RAPPORT TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM (TMS)

Projet réalisé par :

NDIAYE Abdoulaye M2 MIL : chef de projet
ABID Anas M1 MIL
AJEMAHERI Safae M1 MIL
DIONNE Mamadou M1MIL
DUQUESNOY Gaetan M1 MIL
KEBE Abdou Khadre M1 MIL
SAGNA François Louis M1 MIL

Pr André Lebrun
Responsable de la filière logistique

SOMMAIRE du Projet TMS

Introduction……3
A. PRESENTATION DES TMS (Transport Management System)…….....5
I. Le TMS : outil de pilotage de l'entreprise…….....5
1. Qu'est ce qu'un TMS ?.....5
2. Historique et besoins……...5
3. les fonctionnalités des TMS……6
4. Le Processus de gestion du transport……..9
5. Qu'attendre de la mise en place d'un projet TMS ? ……....10
II. Position des TMS par rapport aux autres outils……...11
1. Interactions ERP ⇔ TMS. ……12
2. Interactions WMS ⇔ TMS……...13
B. PROCESSUS D'IMPLEMENTATION DES TMS……..14
I. Mode d'Emploi des TMS ()……15
1. Un marché en plein essor du Côté des éditeurs……....16
2. Les points de vigilance dans la mise en place D'un TMS……....17
a. Phase d'expression des besoins et sélection du panel des éditeurs…17
b. Phase de sélection……..19
c. Phase d'implémentation……19
d. Phase de migration et d'accompagnement au changement……20
II. Présentation des quatre TMS étudiés : ……22
1. SAGE TRANSPORT……23
a. Présentation du TMS sage TRANSPORT……23
b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : SAGE TRANSPORT……24
c. Témoignages de sage TRANSPORT NATIONAL……...26
2. WinFret V.6……..27
a. Présentation du TMS : WinFret V.6……..27
b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : WinFret V.6……..28
c. Témoignages de l'entreprise « Transports Delcroix & Fils » sur WINFRET et son éditeur ABACOM……31
3. DDS SHIPPER AND FREIGHT……..32
a. Présentation de DDS SHIPPER AND FREIGHT……..32
b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : DDS…32
c. Interactions : ……..34
d. Témoignages et partenariats réussis : ……36
4. OTM 6.2……38
a. Présentation du TMS : OTM 6.2……38
b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : OTM...40
c. Témoignages de quelques Clients d'Oracle……...41
5. Conclusion : ……45
C. EXEMPLE DE CHOIX D'UN TMS……..46
D. PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES TMS……..48

1. Un marché très segmenté……..48
2. Le mode SaaS (Software as a Service) ……48
3. Renforcer l'intégration entre ERP, WMS et TMS……48
4. L'optimisation par la gestion multi contraintes……49
5. La collaboration entre les acteurs logistiques……...49
6. Optimiser l'ensemble de la SCE……...49
7. Une architecture ouverte……50

CONCLUSION……51
Annexe 1
Annexe 2
Bibliographie
Sources

Introduction

Les besoins des entreprises en matière de flexibilité s'amplifient et les entreprises ont aujourd'hui un fort besoin de compétitivité. Entre autres, il faut être plus proche du consommateur et apporter de la valeur ajoutée et du service dans un laps de temps le plus court possible et un coût modéré.

Longtemps considéré comme le parent pauvre en matière informatique, le transport dispose aujourd'hui de « son » système d'information que l'on nomme, en bon anglais, TMS (Transport Management System). Même si ce marché est relativement jeune et demande encore à se structurer, des progiciels existent et des entreprises de transport les utilisent déjà!

Ce rapport présente ainsi une étude sur ces logiciels édités pour le compte des transporteurs. Il présente les caractéristiques des acteurs majeurs de ce marché assez récent mais qui ne cesse de progresser, sa position par rapport aux autres outils de la SCE (Supply Chain Execution) ainsi que les évolutions apparues, et les perspectives d'évolution qui devront marquer ce marché au cours des prochaines années.

La composition de ce rapport a été possible grâce à la volonté des membres de l'équipe de projet nommé ci-dessus et que je remercie vivement.

A. Présentation des TMS (Transport Management System)

I. Le TMS : outil de pilotage de l'entreprise

5. Qu'est ce qu'un TMS ?

Le TMS (Transport Management System) est un système d'information permettant aux industriels et prestataires logistiques d'optimiser la gestion du transport. La plupart des spécialistes définissent le TMS comme une solution logicielle afin de traiter tous les mouvements de produits finis ou semi-finis externes. Cet outil informatique (composant des progiciels de Supply Chain Execution) offre la possibilité aux différents acteurs de la Supply Chain d'anticiper, planifier, et optimiser le transport en déterminant le mode (terrestre, aérien, ferroviaire ou par voie d'eau) à utiliser en fonction de diverses paramètres tels que la distance ou la desserte. D'autres problématiques sont prises en compte comme le moyen de transport utilisé (en propre ou affrété), le type de produits (colis, palette, vrac), les conditions de transport (urgence, température, groupage) ou encore le recours au multimodal. Les TMS proposés par les éditeurs peuvent posséder des fonctionnalités distinctes (comparateur de tarif, outil de calcul de réseau, optimisateurs de tournées,...) mais ont pour la majorité trois fonctions principales : l'analyse et l'aide à la décision, le suivi opérationnel des opérations et tournées de transport et enfin le reporting des différentes opérations.

6. Historique et besoins

Absent il y a encore quelques années, le TMS se développe en France et en Europe. Et qu'elles soient côté chargeur ou prestataire, de plus en plus d'entreprises y recourent pour gérer et optimiser leur fonction transport.
Plusieurs raisons expliquent ce phénomène. Longtemps considéré comme le parent pauvre des grands process industriels, le transport était souvent vécu comme un «mal nécessaire ». Ainsi, dans les années 80, l'attention s'est portée sur la rationalisation et l'optimisation des méthodes de production, avec la mise en place de nouveaux concepts tels que le Kanban, le flux tendu, ou bien encore le juste à temps.
Puis, le début des années 90 a coïncidé avec une recherche d'optimisation des stocks qui a vu émerger et se généraliser les logiciels de gestion d'entrepôt (WMS). Une fois ces deux grands chantiers réalisés, les prestataires et les industriels ont pris conscience des gains de productivité potentiels induits par une véritable gestion de leurs opérations de transport. Le but étant de les anticiper et de les organiser au lieu de les subir. Par ailleurs, l'apparition et la généralisation au début des années 2000 de nouveaux modèles industriels basés sur les délocalisations de sites de production ont intensifié les échanges entre les sites de fabrication et les bassins de consommation. Ce qui a entraîné mécaniquement une forte hausse des coûts de transports pour ces entreprises, qui se sont dès lors penchées sur la manière de les réduire. Enfin, le besoin de renforcer la traçabilité, notamment dans le secteur agroalimentaire, a également favorisé le développement des outils de TMS.
Aujourd'hui, le marché du TMS est relativement structuré et entre dans une phase de maturité comparable à celle qu'ont connue les progiciels de WMS au milieu des années 90. Malgré cela, les déploiements de solutions TMS sont très variables d'un client à un autre et les périmètres fonctionnels peuvent également être assez différents.

La gestion du transport dans la chaîne logistique a évolué pour répondre à des demandes, contraintes ou priorités différentes : mondialisation des échanges commerciaux, complexité, des réseaux et multiplicité des moyens de transport, évolution des coûts de l'énergie, maîtrise du risque sur la chaîne logistique, développement du "juste à temps", prise de conscience des dimensions environnement ou sécurité…
Ces éléments ont modifié la perception du transport, autrefois mal nécessaire, devenu aujourd'hui vecteur de compétitivité et de performance. C'est d'autant plus important que le transport intervient dans toutes les étapes du cycle de vie des produits : pour l'approvisionnement des usines en matières premières, la distribution continentale ou nationale des produits vers des plates-formes logistiques, ou la distribution finale des produits vers les points de vente ou les clients finaux. Un transport mal maîtrisé a alors des répercussions immédiates sur la qualité de service pour le client.
Les Transport Management Systems sont les progiciels de Supply Chain Execution dédiés à la gestion du transport : ils permettent de synchroniser, maîtriser et optimiser les flux physiques, financiers ou d'information au sein d'un réseau de transport. La couverture fonctionnelle des TMS est large : ils concernent l'ensemble des niveaux décisionnels de la chaîne logistique, du niveau stratégique jusqu'au niveau de l'exécution et du suivi.

7. les fonctionnalités des TMS

Tout d'abord, le TMS intervient au niveau stratégique (orienté chargeurs) : il s'agit de définir le réseau de transport, c'est-à-dire de concevoir le schéma optimal de transport avec le nombre, le type et l'emplacement des plateformes logistiques, d'étudier les impacts de l'implantation de nouvelles plates-formes, et d'optimiser les achats de transport (sourcing stratégique) en tenant compte des tarifs, des volumes et des niveaux de services des transporteurs. Néanmoins, les clients sollicitent fréquemment des cabinets de conseil spécialisés en supply Chain : *"les cabinets apportent leur vision des bonnes pratiques et leur expertise métier en logistique"* estime le manager supply Chain d'un groupe de distribution.

Au niveau tactique, on trouve des outils de simulation afin de tester différents scénarios ("what-if" scénarios) pour aboutir à des plans de transport sur un horizon de plusieurs mois. Ce segment concerne particulièrement le marché des prestataires logistiques qui optimisent leur propre plan de transport ainsi que celui de leurs clients, et des sociétés qui pilotent un réseau transport complexe (de distribution par exemple). On devra être en mesure de définir des tournées de distribution-type, de choisir un type de flux (direct ou cross-dock).

Au niveau opérationnel, on commence un travail d'élaboration à plus court terme : le planificateur organise les tournées au quotidien en tenant compte des commandes réelles, de la disponibilité des moyens matériels et des ressources humaines ; il définit ainsi un plan opérationnel de transport exécutable. Cela concerne des sociétés ayant des tournées complexes et variables ou assurant la gestion d'une flotte dédiée (en propre ou non) pour permettre l'affectation des moyens et des ressources aux tournées.

Ces fonctionnalités sont généralement couplées avec des fonctionnalités d'exécution et de suivi.

Tendance à plus de suivi et de mobilité

Au niveau de l'exécution et du suivi, le TMS couvre l'exécution des opérations de transport (ex : outils de type affrètement ou exploitation du réseau), les besoins de traçabilité :

capture et gestion des évènements de transport; et les besoins d'analyse de la performance et des statistiques. Il faut donc gérer les demandes de transport (émises par différentes parties), consolider ces demandes pour constituer des chargements et des routes avec des optimisations simples (en cas de complexité plus forte un logiciel d'optimisation de tournées s'avère nécessaire). Ensuite, il faut appairer un transporteur d'après la base des transporteurs référencés, les quotas négociés et leurs tarifs. Intervient alors un module de gestion des coûts qui est un complément indispensable pour le suivi des coûts afin de rapprocher la pré-facturation calculée à la commande de transport, donnant un coût estimatif du dossier, et la facture du transporteur après exécution de la prestation, ces informations étant transmises à l'application comptable. Pour un transporteur situé en région parisienne, le TMS *"a permis une meilleure gestion des créneaux horaires se traduisant par une réduction des temps d'attente d'environ 25%"*.

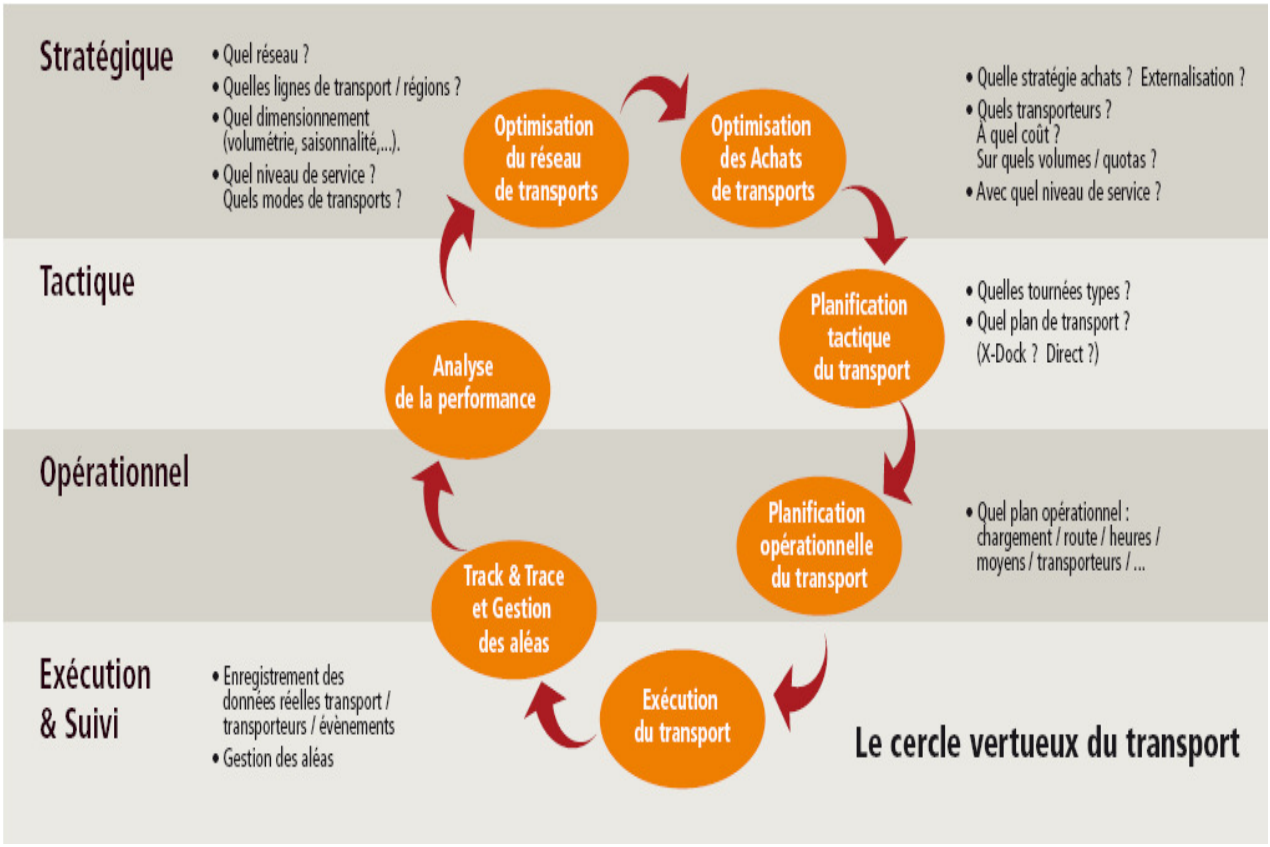
Progrès des technologies embarquées :

La tendance actuelle est à la mobilité et au pilotage serré des opérations de transport, grâce aux progrès des technologies embarquées : des outils interfacés avec le TMS transmettent de façon bidirectionnelle de l'information au TMS. Ils interviennent à différents niveaux : la géo localisation des camions, la navigation des camions avec des données adaptées, la gestion des véhicules (ex : actes de maintenance, suivi des caractéristiques des véhicules et de leur consommation…), la gestion des chauffeurs (ex : temps de conduite...), la transmission des ordres de transport et des preuves de livraison, la transmission d'évènements ou d'alertes nécessitant une prise de décision rapide et un retour d'information auprès du client. Un transporteur spécialisé en messagerie confie que *"la collecte instantanée des preuves de livraison grâce au terminal du chauffeur a permis d'améliorer la traçabilité des livraisons et le traitement des réclamations client, générant des gains de productivité interne de l'ordre de 15%"*.

Réduire les coûts en améliorant le service

Au final, les enjeux auxquels répondent les TMS sont de réduire les coûts d'achat de transport (meilleur taux de remplissage des camions, le meilleur regroupement des commandes, d'assurer une meilleure productivité des tournées, meilleur contrôle des factures transporteurs, anticipation des affrètements...), augmenter la productivité des ressources transport (ex : automatisation des affrètements, automatisation du rapprochement facture...), et améliorer le service client (ex : augmentation des livraisons à l'heure, réduction du taux de litiges...).
Ainsi, les TMS participent à la gestion et l'optimisation du transport afin de livrer *"le bon produit au bon client, dans les bonnes quantités, au bon endroit, au bon moment, et au meilleur coût"*.

Ces fonctionnalités peuvent être résumées dans le schéma suivant surnommé le cercle vertueux du transport.


Stratégique
• Quel réseau ?
• Quelles lignes de transport / régions ?
• Quel dimensionnement (volumétrie, saisonnalité,...).
• Quel niveau de service ? Quels modes de transports ?
Optimisation du réseau de transports
Optimisation des Achats de transports
• Quelle stratégie achats ? Externalisation ?
• Quels transporteurs ? A quel coût ? Sur quels volumes / quotas ?
• Avec quel niveau de service ?
Tactique
Planification tactique du transport
• Quelles tournées types ?
• Quel plan de transport ? (X-Dock ? Direct ?)
Analyse de la performance
Opérationnel
Planification opérationnelle du transport
• Quel plan opérationnel : chargement / route / heures / moyens / transporteurs / ...
Track & Trace et Gestion des aléas
Exécution & Suivi
• Enregistrement des données réelles transport / transporteurs / évènements
• Gestion des aléas
Exécution du transport
Le cercle vertueux du transport

En bref les TMS ont trois fonctions principales que sont:

- **Analyse / l'aide à la décision**

Un TMS permet de planifier les expéditions et les tournées, il contribue à définir des schémas de transport le plus efficace (choix et nombre de plates-formes de rupture/massification). L'objectif est de "structurellement" définir les schémas qui permettront de tenir les délais et de réduire les coûts dans le respect de la qualité (en particulier en trouvant les bons équilibres de flux qui permettront de limiter le vide dans les camions et les trajets à vide).

- **Gestion opérationnelle des tournées**

Les TMS permettent également d'assurer le suivi opérationnel et administratif du transport: suivi des expéditions en temps réel (traçabilité), remontée d'alertes en cas de souci, édition des documents de facturation, de booking (réservation des moyens de transport) et des dossiers de litige.

- **Reporting**

Enfin, les TMS permettent de générer automatiquement des indicateurs de performance du type KPI logistique.
Pour être en mesure d'améliorer les performances de la Supply Chain d'une entreprise, il est nécessaire de disposer des outils permettant d'analyser le fonctionnement, les flux et les processus de cette entreprise.

Les KPI logistiques (Key Performance Indicator) sont des outils qui répondent à ce besoin.
Tableaux de bord s'appuyant sur des indicateurs pertinents, les KPI logistiques permettent de ressortir rapidement les points à améliorer et les causes de dérive de coûts, des délais ou de la qualité.
Le choix de ces indicateurs est primordial et dépend du secteur étudié ainsi que des objectifs principaux de l'entreprise (le respect des délais, la réduction des coûts logistiques, etc.).
Cependant, certains indicateurs ont une "portée universelle".

Citons par exemple : le taux de rupture, la couverture de stock d'une référence, la rotation d'une référence, le nombre de palettes réceptionnées /expédiées, colis préparés par opérateurs de picking, nombre de kilomètres, taux de kilomètres "à vide", taux de vide sur un camion, etc.

4. Le Processus de gestion du transport

Avant de dresser le panorama des logiciels de transport, nous présentons un modèle du processus de gestion du transport. Pour pouvoir comparer les différents logiciels présents sur le marché, il est nécessaire d'être clair sur le périmètre fonctionnel couvert par chaque logiciel. Le processus de transport peut être considéré comme la succession des étapes suivantes :

- **Réception de la Commande de Transport**

En premier lieu l'ordre de transport doit être enregistré (gestion de l'ordre de transport). Par exemple un prestataire logistique reçoit des ordres de transport de la part de ses clients, par téléphone, fax ou e-mail. Un service logistique interne reçoit les ordres de transport via le système ERP de sa société.

- **Planning de Chargement**

Les expéditions inférieures à un camion complet (Less-Than-Truckload LTL) sont regroupées pour constituer des camions complets. Les horaires d'enlèvement et les délais de livraison doivent être déterminés de façon à optimiser l'utilisation des équipements tout en tenant compte des contraintes du client. Le planning de chargement peut également inclure la sélection du bon mode de transport : camion, train, avion, …

- **Sélection du Transporteur**

Une fois défini le planning de chargement, il s'agit de préciser comment la charge sera transportée. La première décision à prendre est de savoir si les moyens de transport seront les moyens en propre ou s'ils seront sous-traités. La sous-traitance du mouvement implique un appel d'offre et une sélection du transporteur. Quand il s'agit d'équipements en propre, il est nécessaire d'affecter les ressources (chauffeurs, véhicules et ressources)

- **Transmission des Informations**

Les transporteurs et les chauffeurs en propre doivent ensuite être informés des décisions prises (sous-traitance ou non) prises. Un accusé de réception est parfois exigé en retour, particulièrement en cas de sous-traitance. Des informations complémentaires telles que la licence d'exploitation peuvent également être adressées.

- **Optimisation de la Tournée de Livraison**

C'est le mode de rangement optimum à l'intérieur du container ou autre véhicule qui est déterminé : en trois dimensions, …) selon le type d'équipement de transport (par exemple conteneur) Le calcul du remplissage du véhicule est effectué en fonction de critères tels que la séquence de chargement et de déchargement, la capacité de gerbage des contenants, …).
Logiciels de Transport 2005 5 Capgemini Supply Chain Management
Le processus de planification peut être généré manuellement ou en automatique grâce à l'aide d'un système informatique. Les outils d'optimisation des tournées sont basés sur l'emploi de cartes géographiques pour planifier les circuits à emprunter. L'optimisation des tournées

diffère de la planification des chargements par le fait que l'optimisation des tournées définie les voies réelles à emprunter.

- **Préparation des Charges et Livraison**

Il s'agit du processus d'enregistrement des informations relatives à la préparation, au regroupement et à l'expédition des charges. Cette information est utilisée pour réagir face à des évènements anormaux tels que des retards et également pour des informations financières.

- **Gestion des Evènements**

Le processus d'exécution des expéditions est contrôlé. Si un évènement exceptionnel intervient, une action doit être entreprise. Par exemple, si une expédition est en retard ou si un véhicule est stoppé, une réponse peut être d'informer le client par e-mail ou de replanifier l'expédition.

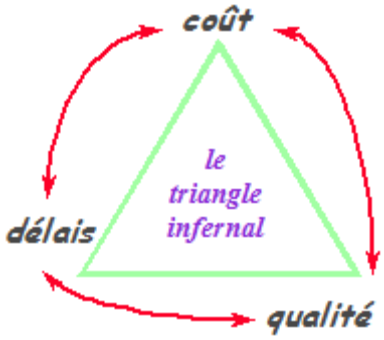
- **Facturation**

Dernière étape dans le processus de transport, la facturation du chargeur (client) est requise. Il existe aussi des états financiers à établir en cas de sous-traitance du transport ou d'appel d'offre.

Synthèse :

Les solutions logicielles ne couvrent pas nécessairement toutes les étapes du processus de gestion du transport et, si elles couvrent la totalité, elles ne sont pas nécessairement les meilleures à chaque étape. En règle générale, les solutions sont focalisées soit sur « la Gestion du Processus de Transport », soir sur « la Planification du Processus de Transport ».

5. Qu'attendre de la mise en place d'un projet TMS ?



Tout d'abord, la mise en place d'un TMS équipe les entreprises d'un outil performant pour connaître et réduire les coûts de leurs transports tout en garantissant l'équilibre des trois éléments fondamentaux que sont le coût, la qualité et le délai. Les entreprises ayant un coût de transport élevé auront donc un intérêt particulier à mettre en place un tel outil. L'intérêt environnemental est également à souligner pour les entreprises qui souhaitent réduire leur empreinte carbone.

Cela répond également à un besoin accru de communication entre les différents partenaires internes et externes de l'entreprise.

La mise en œuvre d'un TMS ne se limite pas à une liste de coûts : il est nécessaire de calculer le retour sur investissement du projet pour convaincre les instances de décision de l'entreprise de l'intérêt de cette démarche. Au-delà des aspects purement financiers, il est important de prendre en considération l'ensemble des gains qualitatifs associés à la mise en œuvre d'un TMS au sein de l'entreprise. En effet, le TMS a un impact positif sur différents

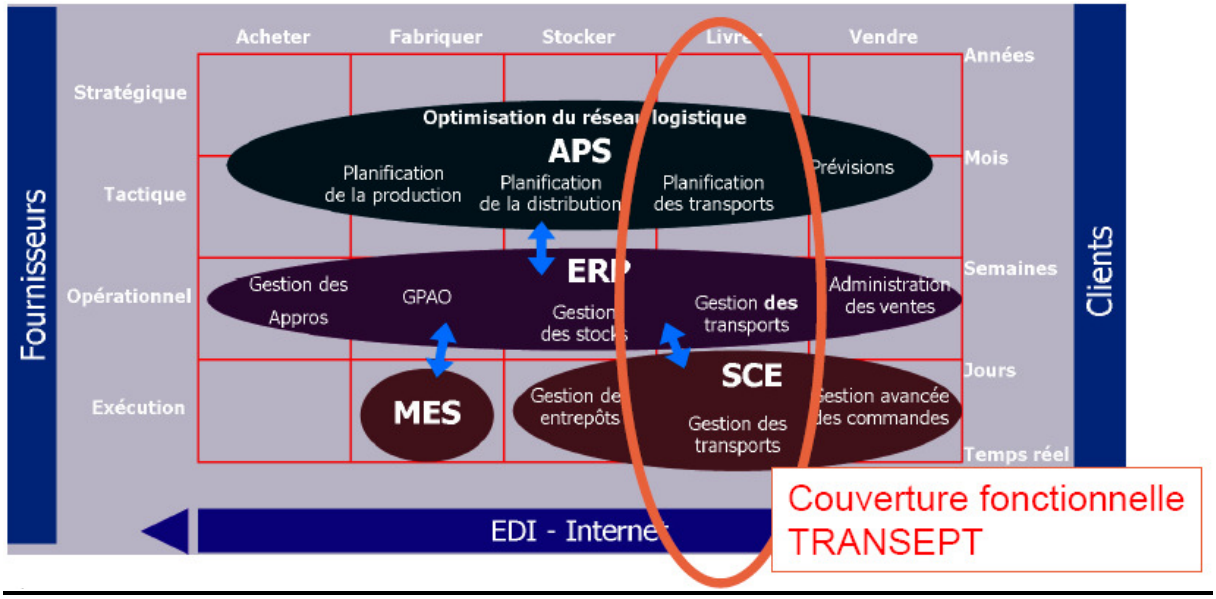
éléments. Tout d'abord, il améliore le service client (livraisons à l'heure, flexibilité accrue de l'exécution, suivi de l'état des expéditions, anticipation des aléas de transport...), ce qui est un facteur de satisfaction et de confiance dans la prestation et véhicule une bonne image auprès des clients. Ensuite, le TMS améliore l'optimisation des opérations de transport (meilleur remplissage des camions, meilleur groupage des marchandises, réduction des distances parcourues…), ce qui se traduit par une réduction globale des achats de transport. De plus, l'automatisation améliore la productivité des équipes internes, par exemple pour des tâches administratives (exemple : facturation client, rapprochement de factures fournisseurs) ou opérationnelles (exemple : affrètement).

Le TMS amène indéniablement des progrès qualitatifs et quantitatifs au sein de l'entreprise.

Dans un contexte où « le client est roi », l'intégrité et la véracité des informations qui sont communiquées sont un facteur essentiel de réussite. En effet, ces informations vont fortement aider les décisionnaires dans leurs choix qui doivent être résolu dans des délais de plus en plus brefs. Cette information qualitativement pertinente sera immédiatement accessible aux différents niveaux décisionnels : stratégique, tactique, opérationnel, exécution et suivi.

Ainsi les bénéfices seront partagés entre les niveaux décisionnels.

II. Position des TMS par rapport aux autres outils



Cartographie des types de systèmes et les logiciels qu'ils intègrent :

Nature du système	Type d'usage	Logiciels
Décisionnel stratégique	Utile à longue échéance	APS - KPI
Décisionnel d'anticipation	Utile à brève / moyenne échéance	ERP - WMS - TMS - APS - KPI
Décisionnel opérationnel	Immédiatement utilisable	ERP - WMS - TMS - APS
Déclaratif	Enregistrement de l'information	ERP - WMS - TMS - MES

Positionnement des ERP, TMS, WMS selon les processus :

Processus Déclaratifs	Fournisseur	Usine	Logistique	Client
Commandes, ordres de fabrication, de transfert	ERP	ERP - GPAO		ERP
Ordres de transport et contrôle facture			ERP - TMS	
Mouvements de stock			ERP - WMS	
Réclamations - Litiges	ERP		ERP - TMS	ERP - CRM
Suivi des fabrications		ERP - GPAO - MES		

ERP Système de planification, TMW WMS Système d'optimisation :

Processus Décisionnels	Fournisseur	Usine	Logistique	Client
Disponible à la vente, allocation du stock			ERP - APS	ERP - APS
Optimisation des appros et des lancements	APS	APS		
Optimisation du transport			TMS	
Optimisation des mouvements et personnels		APS	WMS	
Planification des ventes, des productions et des appros	ERP - APS	ERP - APS		ERP - APS
Optimisation des plans et résolution de contraintes	APS	APS		APS
Indicateurs de fiabilité / performance des processus	APS - KPI	APS - KPI	KPI - TMS - WMS	APS - KPI

1. Interactions ERP ⇔ TMS.

Une voie de progrès pour TMS :

Intégration entre WinRoute (TMS) et MySAP (ERP)

Routing International est heureux d'annoncer que WinRoute, son produit phare d'optimisation de tournées, a passé avec succès la certification SAP pour l'intégration avec mySAP ERP.

S'appuyant sur les interfaces Transport Planning System offertes en standard par SAP, WinRoute offre des fonctionnalités avancées pour les utilisateurs de mySAP™ ERP dans le domaine de la planification et l'optimisation de tournées. WinRoute permet de réduire de façon significative les coûts de transport de 10 à 20%, d'augmenter la qualité du service offerte aux clients, et d'améliorer l'efficacité du processus de planification.

La planification du transport est un maillon dans la chaîne logistique qui va de la prise de commande à la livraison du bien chez le client. La valeur qu'une entreprise sera capable d'extraire à cette étape du processus dépendra fortement de l'intégration qui existera ou non entre sa solution d'optimisation de tournées et les systèmes en amont et en aval. C'est fort de cette conviction que Routing International s'emploie depuis plusieurs années à rendre ses

produits facilement et efficacement intégrables avec les principales solutions ERP, TMS, WMS.

Témoignage de Daniel Verougstraete, directeur général de Routing International (TMS) :

« Nous sommes heureux de collaborer avec SAP afin de fournir aux entreprises des solutions qui s'adaptent toujours mieux à leurs besoins et les aident à relever avec succès les défis métiers particuliers auxquels ils sont confrontés dans le domaine de la gestion du transport ».

2. Interactions WMS ⇔ TMS

L'intégration entre TMS et WMS a pour but majeur l'optimisation du taux de remplissage des véhicules. Le TMS peut ainsi découper la commande en plusieurs morceaux, tout en respectant les engagements en termes de délai de livraison, dans le but d'optimiser le plan de transport et le taux de remplissage des camions. Dans ce cas, c'est le TMS qui tire le flux d'entrepôt et détermine les demandes à traiter en priorité.
Il existe encore des synergies TMS-WMS sur la Reverse Logistics.

- ➔ Lorsque les camions doivent revenir avec des produits retours ou des cartons, il faut pouvoir s'assurer que les ressources en entrepôt soient bien dimensionnées en termes d'effectifs pour pouvoir les traiter.

Ces synergies peuvent aussi avoir un sens en amont, lorsque les commandes dépendent de l'arrivée de produits, afin de mieux ordonnancer le lancement de leur préparation. Ou encore chez les industriels en relation avec les grands distributeurs, lorsque les contraintes de timing à respecter sont très fortes au niveau du temps de chargement des camions et des passages à quais.

- ➔ Le cross dock est l'un des premiers segments ou l'intégration WMS-TMS offre la plus forte valeur ajoutée.

Le WMS doit avoir une visibilité sur le timing de ce qui va entrer dans l'entrepôt et le TMS doit être tenu informé du temps de traitement des commandes pour l'intégrer dans son plan de transport. Sur un plan plus stratégique, le TMS peut aussi bénéficier de l'historique des préparations du WMS pour anticiper les besoins en transport à moyen terme.
Les échanges de données entre TMS et WMS existent déjà. Généralement, le portefeuille de commandes provenant de l'ERP est d'abord traité par le WMS, qui le convertit en unités à transporter (palettes ou nombre de colis, éventuellement via un module de précolisage), puis le transmet au TMS qui élabore son plan et opère certains regroupement automatiques de commandes, à la journée, à l'heure, suivant divers paramètres(point de livraison, dates d'expédition, taxation de transport, etc.). Dès que le système a affecté un chargement à un transporteur, une notification automatique est généralement envoyée à ce dernier par EDI, mail ou fax, ou via un portail (validation des affrètements, réservations, etc.). Des informations peuvent éventuellement être renvoyées au WMS pour piloter la préparation.
Le problème d'après certains éditeurs c'est que les échanges TMS-WMS restent souvent asynchrones, effectués par batch une ou deux fois par jour. Certains militent pour le temps réel pour atteindre des niveaux de réactivité plus importants et faire face aux aléas, aux changements de dernière heure dans la quantité de produits à expédier.

- ➔ La synchronisation des échanges TMS-WMS est fondamentale pour réduire le taux de reste à quai. Cela permet de mieux intégrer les commandes injectées dans le flux des

commandes traditionnelles, d'anticiper, de mieux mettre en œuvre la qualité de service au global.

B. Processus d'implémentation des TMS

I. Mode d'Emploi des TMS ()

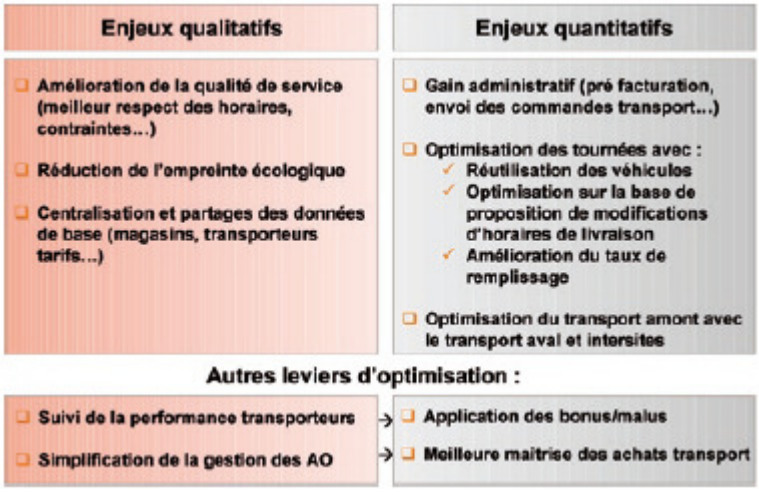
Les coûts de transport représentent une part importante, en moyenne 50 %, des coûts logistiques sachant que la hausse du prix du carburant, les contraintes règlementaires accrues, et l'émergence du développement durable sont autant de facteurs inflationnistes à moyen terme. D'une façon générale, la maîtrise de ces coûts de transport, passe par :

- l'optimisation de l'offre de service vis-à-vis des clients (délais de livraison, fréquence,…).
- la maîtrise des inducteurs de coûts (coût horaire chauffeur, coût véhicule, politique de sous traitance, flotte fixe ou variable, diminution des coûts administratifs par la préfacturation etc.).
- l'optimisation des moyens (planification, optimisation des tournées etc., visant à l'amélioration des taux de remplissage et à la minimisation des kilomètres à vide et parcourus.

Pour mettre en œuvre ces leviers, il peut s'avérer nécessaire de s'appuyer sur un outil transport ou TMS (Transport Management System), permettant :

- l'optimisation des tournées,
- le pilotage global de l'activité et du niveau de service,
- une visibilité opérationnelle (pilotage en temps réel et reporting),
- la simplification des traitements administratifs liés aux opérations de transport (documentation, préfacturation…).

Pour un chargeur, les enjeux estimés dans la plupart des cas, sont à la fois quantitatifs et qualitatifs *(cf. tableau ci-après)* :


Enjeux qualitatifs
Enjeux quantitatifs
Amélioration de la qualité de service (meilleur respect des horaires, contraintes...)
Réduction de l'empreinte écologique
Centralisation et partages des données de base (magasins, transporteurs tarifs...)
Gain administratif (pré facturation, envoi des commandes transport...)
Optimisation des tournées avec :
Réutilisation des véhicules
Optimisation sur la base de proposition de modifications d'horaires de livraison
Amélioration du taux de remplissage
Optimisation du transport amont avec le transport aval et intersites
Autres leviers d'optimisation :
Suivi de la performance transporteurs
Simplification de la gestion des AO
Application des bonus/malus
Meilleure maitrise des achats transport

À titre d'exemple, on peut considérer que la mise en place de la préfacturation avec les transporteurs peut engendrer un gain pouvant aller jusqu'à 3 % de la facture totale transport. Quant à la mise en place de l'optimisation, elle permet d'envisager des gains substantiels de 5

à 15 %, si elle est accompagnée d'une adaptation de l'organisation (mise en place de flux tirés, par exemple).

Enfin, de nouvelles fonctionnalités permettent aujourd'hui de calculer les impacts environnementaux de la chaîne transport en quantifiant les rejets en CO2. Un outil de reporting qui peut s'inscrire dans une démarche responsable de la gestion de son transport.

1. Un marché en plein essor du Côté des éditeurs

La dernière étude du centre de recherche américain Gartner fait apparaître que les revenus générés sur le marché mondial des solutions TMS atteindraient 730 millions de dollars pour l'année 2009, avec une prévision du chiffre d'affaires généré en 2012 de 963 millions de dollars.

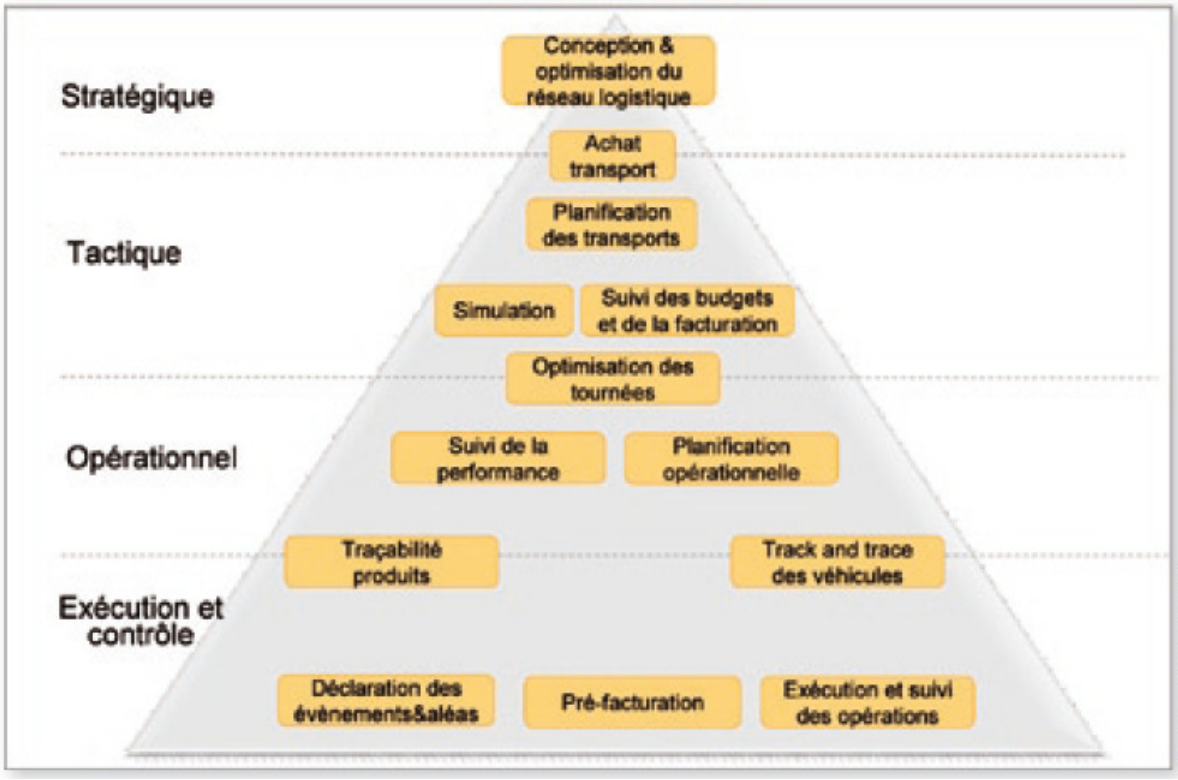
Selon le Gartner toujours, les Etats-Unis et l'Europe représentent 85 % du marché. Le taux de pénétration du marché relativement bas (20 %) laisse augurer des perspectives de croissance très fortes. L'offre qui s'était dans un premier temps concentrée sur les très gros consommateurs de transport (budget annuel supérieur à 100 millions d'euros) et qui s'est développée auprès d'entreprises avec des budgets transports au-delà de 25 millions d'euros s'ouvrent désormais à des budgets plus modestes, entre 10 et 25 millions d'euros.

On note également l'apparition des offres SaaS (Software as a Service) dont le principe est d'alléger le coût d'investissement en payant à l'usage et en externalisant serveurs et applications (à titre d'exemple, chez l'éditeur DDS, précurseur en la matière, le SaaS représenterait 35 % de son CA). Ainsi ces offres permettent même de considérer l'utilisation de certains services à partir de 2 à 3 millions d'euros de budget transport.

Une offre caractérisée par sa Diversité

Sous le vocable TMS, on trouve aujourd'hui des offres dont les contours fonctionnels ne sont pas comparables, c'est pourquoi il est essentiel de se montrer très prudent et de bien cibler son besoin avant de se mettre à la recherche de l'outil idéal.

D'un point de vue fonctionnel, le TMS recouvre quatre dimensions : stratégique, tactique, opérationnelle et d'exécution, mais ce sont surtout les trois derniers niveaux qui sont couverts aujourd'hui par les offres du marché (la partie stratégique étant couverte par des outils spécifiques, *cf. tableaux 1 et 2)* :



Source : Argon Consulting

Fonctionnalités	Description	Chargeur	Transporteur
Stratégique			
Conception & optimisation du réseau logistique	Définition du réseau de plateformes, d'entrepôt Impact avec l'ouverture de nouveau magasins	✓	
Achat transport	Organisation d'appel d'offre transport	✓	
Tactique			
Planification des transports	Gestion des lignes de transport type Gestion des offres tarifaires	✓	
Suivi des budgets et de la facturation	Evaluation des coûts de transport Gestion de quotas entre les différents transporteurs Evaluation de RFA (Remise de Fin d'Année)	✓	
Simulation	Simulation tarifaire sur un historique de données Dimensionnement de la flotte Mise en évidence de mutualisation	✓	
Opérationnel			
Optimisation des tournées	Réutilisation des véhicules Saturation des moyens Synergies potentielles entre l'amont et l'aval	✓	✓
Suivi de la performance	Pilotage des transporteurs (taux de service, litiges,...)	✓	
Planification opérationnelle	Réalisation du plan de transport quotidien avec prise en compte des contraintes de livraison Affectation du meilleur transporteur Gestion des pics de volumétrie	✓	✓
Exécution & Contrôle			
Traçabilité produits	Traçabilité en temps réel des marchandises et des flux retours Gestion d'alerte	✓	✓
Track and trace des véhicules	Visibilité sur l'état d'avancement des livraisons Gestion d'alerte		✓
Déclaration des évènements & aléas	Gestion des litiges Alertes d'aléas opérationnels	✓	✓
Pré-facturation	Valorisation selon les grilles tarifaires définies Rapprochement factures	✓	✓
Exécution et suivi des opérations	Gestion des ressources Gestion des moyens Gestion des contraintes réglementaires Edition des documents de livraison	✓	✓

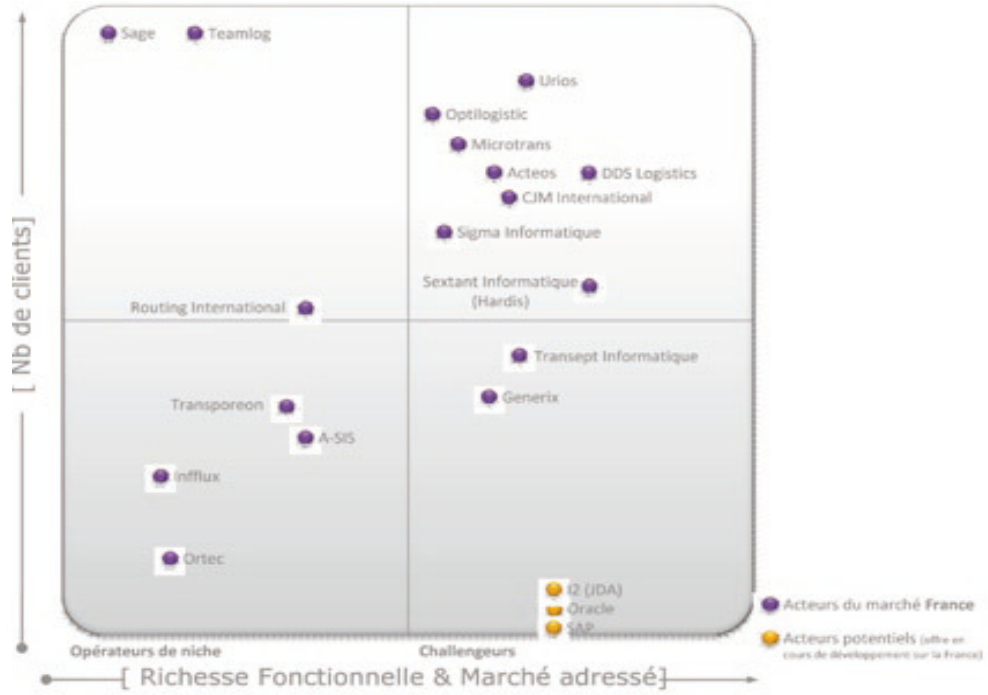
Source : Argon Consulting

L'outil TMS s'adresse à deux grandes familles que sont les chargeurs et les transporteurs, sachant que les chargeurs vont plutôt s'intéresser à des fonctionnalités orientées stratégiques et tactiques alors que les transporteurs vont se concentrer sur des fonctionnalités d'exécution, avec la gestion des problématiques de contraintes règlementaires et sociales, gestion de parcs, gestion de ressources…

Toutefois, cette segmentation a tendance à s'atténuer avec des chargeurs qui cherchent de plus en plus à contrôler leurs postes de coûts au plus fin, notamment dans le cas de gestion d'un parc en location, et ainsi maîtriser leur négociation avec les transporteurs.

Panorama Des éditeurs sur le marché français :

(Cf. tableau 3). Source : Argon Consulting, sur la base des résultats de l'enquête Supply Chain de mai 2008.



2. Les points de vigilance dans la mise en place D'un TMS

Par TMS, on entend ici une solution étendue, c'est-à-dire couvrant la gestion des flux de marchandises, depuis les fournisseurs jusqu'aux clients finaux, par opposition à une solution ciblée qui consiste à mettre en place une « brique » bien spécifique comme l'optimisation des tournées, le tracking des véhicules…, et qui ne nécessiterait pas forcement une démarche projet identique.

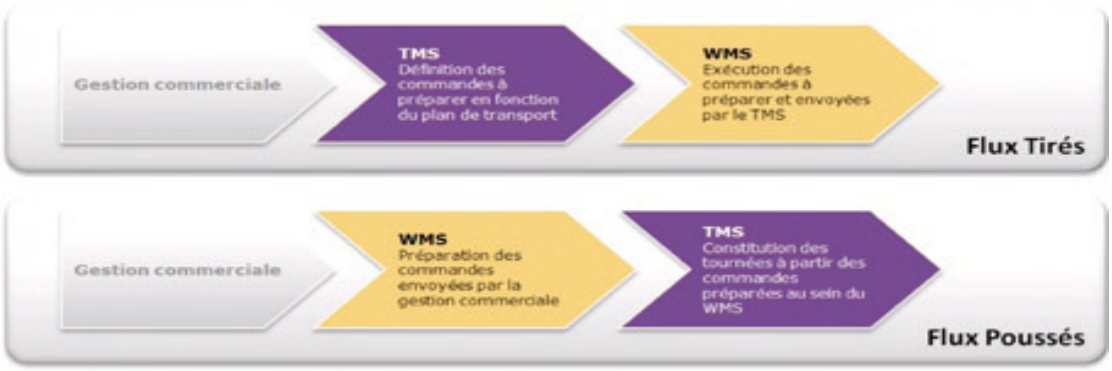
En s'appuyant sur nos diverses expériences, nous avons développé ci-après les points de vigilance à retenir, tout au long de la mise en place du TMS.

a. Phase d'expression des besoins et sélection du panel des éditeurs

Le TMS peut être un formidable outil de management du transport mais encore faut-il, dès le départ, clarifier quelques principes fondamentaux.

Un premier point à préciser est la couverture du TMS par rapport à l'ensemble des flux transports à gérer au sein de l'entreprise : faut-il prendre en considération des flux amont, en plus des flux transport aval, qu'il faut éventuellement acheminer à l'international ? Cette question de couverture géographique est primordiale car, outre la dimension plus globale du projet, elle peut également avoir des impacts sur l'organisation du transport et amener, par exemple, à remettre en cause une gestion décentralisée du transport. En tout état de cause, elle sera déterminante sur le choix du TMS, car il faudra alors s'orienter vers un outil assurant le transport multimodal et permettant une visibilité des flux depuis le fournisseur jusqu'au client final.

Un deuxième élément à clarifier est le positionnement de l'organisation transport, (cf. schéma ci-dessous), dans la chaîne logistique globale, à savoir : est-on dans une logique de flux tirés ou flux poussés ? Ce qui va avoir un impact sur les relations entre les différents outils. C'est dans une organisation de flux tirés que le TMS va déployer toute sa valeur ajoutée, puisque dans ce cas, il va ordonnancer les flux transport avant d'envoyer la préparation des commandes, en fonction de ses besoins optimisés. Cependant, ce mode de fonctionnement n'est pas toujours possible, notamment dans un contexte de contraintes fortes d'horaires de livraison. On voit ainsi que la mise en place d'un TMS peut être lourd de conséquences sur l'organisation globale de la chaîne logistique et qu'il faut analyser l'ensemble des impacts, avant de retenir le choix d'organisation cible.


Gestion commerciale
TMS
Définition des commandes à préparer en fonction du plan de transport
WMS
Exécution des commandes à préparer et envoyées par le TMS
Flux Tirés
Gestion commerciale
WMS
Préparation des commandes envoyées par la gestion commerciale
TMS
Constitution des tournées à partir des commandes préparées au sein du WMS
Flux Poussés

Enfin, un troisième point sur lequel il faut être très précis, c'est la couverture fonctionnelle du TMS recherchée, en particulier quelles sont les fonctions « incontournables » que doit couvrir le TMS ? Assistance à la mise en tournée, préfacturation / facturation, suivi et retour d'informations clients, achat transport, suivi de l'impact environnemental… Compte-tenu du faible taux de maturité des offres TMS, qui sont en plein développement, il faut s'attacher à définir les besoins fonctionnels requis à un niveau très détaillé. Par exemple, en ce qui concerne l'affectation des transporteurs à une tournée, il faut pouvoir donner l'ordre de priorisation souhaité par le métier : meilleur coût ? Meilleur prestataire en fonction d'un indicateur qualité ? Réutilisation du véhicule ? Saturation du véhicule ?… Tout en respectant les contraintes de livraison : horaires de livraison, contraintes d'accès, typologie de véhicule requis…

Le risque, si l'on ne descend pas à ce niveau de détail dans la grille fonctionnelle qui est généralement transmise aux éditeurs, est de recevoir un même niveau de réponses générales des éditeurs, qui ne facilitera pas une présélection. À l'issue de cette phase, on est en mesure de rédiger un cahier des charges précisant l'expression des besoins, ainsi qu'une grille de questions fonctionnelles détaillée. Ce cahier des charges comprendra également un volet dans lequel les exigences techniques seront décrites. On pourra alors adresser ce cahier des charges complet à un panel d'éditeurs présélectionnés.

b. Phase de sélection

Il sera ensuite établi un « short list » d'éditeurs dont les offres se rapprochent le plus des besoins exprimés. Avec cette liste restreinte d'éditeurs, nous recommandons ensuite de faire une maquette sur la base de données réelles d'exploitation, ainsi que de visiter quelques références clients sur lesquelles l'outil est installé, afin de rentrer dans le détail des propositions des éditeurs. Cette phase de maquette et de visite est primordiale car elle permet d'approcher la solution de manière un peu plus concrète et de vérifier ainsi son adéquation par rapport aux besoins. Après cette phase de sélection, qui dure entre 2 et 3 mois, les critères de choix de l'outil vont porter sur les éléments suivants :

- étendue de la couverture fonctionnelle par rapport aux besoins (les « incontournables » sont-ils couverts en standard ?).
- Couverture des exigences techniques.
- Axes d'amélioration de la solution (quelle est la road map pour les cinq prochaines années ?).
- Niveau de paramétrage.
- Ergonomie (simplicité d'utilisation, navigation intuitive entre les différents écrans, adaptation des écrans aux utilisateurs…).
- Solidité de l'éditeur (solidité financière mais aussi capacité des équipes à mettre en œuvre la solution).
- Capacité de l'éditeur à mettre en place la solution dans les délais exigés (le retour d'expérience des visites de références sera alors très utile).
- Retour sur investissement de la mise en place de la solution : « par rapport à la couverture de mes besoins, et à la tactique d'investissement (acquisition de licences ou SaaS) quel est le retour sur investissement auquel l'entreprise peut prétendre ? »

c. Phase d'implémentation

Une des clés de la réussite de l'implémentation d'un projet TMS, qui dure en général entre 8 à 10 mois dans le cas d'une organisation multi sites, se situe dans la constitution de l'équipe projet, qui doit intégrer des populations diverses :

- opérationnels transports ayant une bonne connaissance des pratiques actuelles mais aussi de la cible envisagée,
- équipe DSI (selon le mode d'installation retenu).

Cette équipe devra être enrichie à chaque fois que nécessaire d'éclairage en provenance des autres secteurs impactés comme les fonctions entrepôt, achat, la gestion commerciale…

Il ne faut pas négliger l'importance du travail de collecte d'informations en interne (tarifs, contraintes d'exploitation, documents à émettre…) auprès des différents sites géographiques ou services. Il est préférable de faire ce travail, en amont des groupes de travail prévus avec l'éditeur, afin d'avoir déjà une vision d'ensemble des processus transports actuels, des processus transports cibles et d'avoir éventuellement déjà tranché en interne sur d'éventuels arbitrages liés aux processus cibles.

Une fois cette phase achevée, le travail de « construction » avec l'éditeur va pouvoir commencer en faisant dans le détail des fonctionnalités l'adéquation entre besoins et paramétrages dans le système.

C'est une étape majeure de la mise en place dans le sens où les outils étant paramétrables à souhait, il faut retenir les meilleurs choix d'adéquation en privilégiant :

- le moins de paramétrages possible (et donc le moins de maintenance),
- le plus ergonomique pour l'utilisateur final.

Cette étape a également son importance car c'est là que l'on va définir les liens entre le TMS et les autres outils ou projets organisationnels de l'entreprise.

Les points de vigilance à ce stade du projet sont :

- Ne pas tenter de faire rentrer coûte que coûte tous les cas d'exploitation transport possibles et imaginables : se restreindre à faire en sorte que l'outil traite les opérations les plus fréquentes qui représentent la majorité de l'activité. Cela évitera d'imaginer des solutions trop complexes qui génèrent bien souvent des développements et peuvent même aller à l'encontre du bon fonctionnement de l'outil.

- Veiller à ce que la mise en place du TMS s'harmonise dans l'urbanisme des Systèmes d'Information de l'entreprise (ERP, WMS…) en s'assurant notamment du non redondance de tâches dans plusieurs outils.

- Recenser et répertorier tous les axes de paramétrage de l'outil, de manière à constituer un guide du paramétrage qui facilitera la phase de recette et permettra la maintenance opérationnelle de l'outil.

d. Phase de migration et d'accompagnement au changement

La mise en place d'un TMS s'accompagne nécessairement d'une remise en cause de l'organisation actuelle. Il faut préparer comme il se doit ce tournant dans l'entreprise, en intégrant et en informant dès le début du projet les utilisateurs finaux de manière à ce qu'ils s'approprient leur nouvel outil. La plupart des outils offrent généralement la possibilité d'adapter les écrans à l'utilisateur final : choix des informations à présenter dans un écran, ordonnancement de celles-ci, mise en évidence d'informations par des codes couleur. Il est important de « construire » avec eux les écrans de travail des différents utilisateurs finaux, afin de les adapter aux besoins de chacun mais aussi de les alléger de manière à ce qu'ils aient accès aux seules informations utiles.

Dans un contexte de grande diversité des solutions TMS, alors que les métiers impactés sont très spécifiques et complexes, le projet de mise en place d'un TMS doit être un projet extrêmement cadré et structuré. Il ne faut pas perdre de vue que la mise en place d'un TMS peut remettre en cause l'organisation logistique de l'entreprise. La technicité du sujet ainsi que la faible maturité des outils dans ce domaine nécessitent d'aller dans un grand niveau de détail des spécifications techniques.

Enfin, le paramétrage, souvent, très ouvert, nécessite de faire des arbitrages en gardant une vision métier sans tomber dans le syndrome de l'« usine à gaz ». Toutes ces raisons nous poussent à recommander aux entreprises de se faire accompagner par une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMOA) dont le rôle est de veiller à ce que le projet soit piloté par les exigences métiers et non par des contraintes liées à l'outil. Cette AMOA doit avoir un niveau d'expertise très significatif dans les problématiques Transport. Cela nous paraît être un gage de réussite. Ainsi, une équipe réunissant des opérationnels métiers, des représentants DSI, mais aussi des experts logistiques, qui pourront apporter leur retour d'expérience, aura toutes les compétences requises pour ce type de projet qui, au-delà du projet informatique est un projet technique et opérationnel.

Carmela Vernet,
Manager, *Argon Consulting*
carmela.vernet@argon-consult.com

Pierre Jonckeau,
Consultant, *Argon Consulting*
pierre.jonckeau@argon-consult.com

II. Présentation des quatre TMS étudiés :

Les 4 TMS étudiés lors de notre projet sont dans le tableau suivant et détaillés par la suite :

Types	Transporteurs		Chargeurs	Chargeurs et Transporteurs
Fonctions/Nom éditeur	Abacom Informatique	SAGE	ORACLE	DDS Logistics
Solution	WinFret	Sage Transport	OTM (Oracle Transportation Management)	DDS Shipper, DDS Freight
Dernière version	v.6	7.1	v 5.5 CU4	V5R3
Secteurs d'activités et principaux de la base installée	Affrètement, transport, express	Lot, messagerie, commission de transport	Divers	Grande distribution, industrie, commissionnaire de transport, transport
Nombre de sites installés en France	80	1.000	NC	109
3 dernières références (si possible en France)	RDV (transporteur), PLS (expressiste), TGS (affréteur et commissionnaire)	Von Bergen, STC, G.FERON-E.de CLEBSATTEL	Tesco, Electrolux, Kuehne & Nagel	Ouest France, Grosfillex, Monaco Logistique
Module de conception réseau	N	N	● (partiel)	●
Cartographie en standard	●	●	●	●
Achat transport	●	N	●	●
Modes couverts*	A, M, R, I	A, M, Fl, R, I	A, M, Fl, Fe, R, I	A, M, Fl, Fe, R, I
Optimisation de tournées	●	●	N	
Niveau de traçabilité M, C, V*	N	M, C, V	M, C, V	M, C, V
Edition de doc de transport	●	●	●	
Coût de la licence (kE) à partir de :	3.250 € tout compris (installation, formation, maintenance)	3.000 € /poste	●	1,8 /utilisateur
Rapprochement automatique des factures fournisseurs			NC	●
Mode ASP, si oui tarif	N	Oui, à partir de 250 € / utilisateur/mois	Oui	Oui. 200 €/utilisateur/ mois
Coût moyen d'un projet (kE)	7,5 à 75	À partir de 15	NC	50 (DDS Freight) 100 (DDS Shipper)
ROI moyen	NC	NC	NC	Moins de 6
CA (France en ME)	Moins 1 Me	281	NC	5
Effectifs France	10	2.400	NC	58

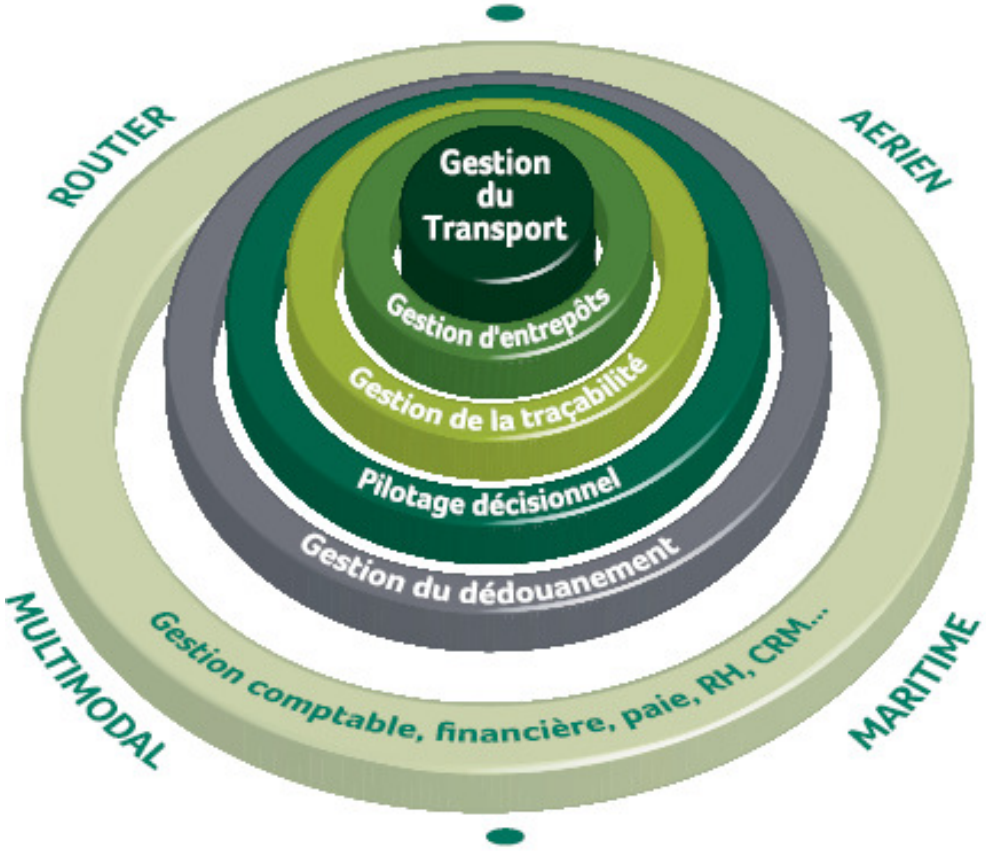
Tableau récapitulatif des TMS étudiés

*M, C, V : Marchandises, Containers, Véhicules
*A, M, Fl, Fe, R, I : Aérien, maritime, Fluvial, Ferroviaire, Routier, Intermodal
Dans le tableau ci dessus vous avez le récapitulatif des TMS qu'on a étudié lors de notre projet qui sont orientés pour les chargeurs, transporteurs, chargeurs et transporteurs en même temps pour DDS qui est le leader en France.

1. SAGE TRANSPORT

a. Présentation du TMS sage TRANSPORT

Sage Transport est une solution progicielle complète dédiée aux prestataires de transport. Cette solution comporte de nombreuses fonctionnalités présentées dans divers modules dédiées ou intégrées. Ainsi, Sage TRANSPORT se complète par ces modules de gestion pour répondre aux besoins de réglementation et d'évolution des activités des transporteurs routiers : gestion d'entrepôts, traçabilité, pilotage décisionnel, services de dédouanement, messagerie...



Fonctions du TMS : un très grand nombre de fonctions accessibles grâce aux modules et différentes options.
Secteurs visés et atteints : un demi-million de clients, tous secteurs confondus, et notamment 900 entreprises du Transport, de la Logistique et de la Douane dans le monde.

Norme qualité : la gestion des accès utilisateurs basée sur le principe de profils, l'utilisation de base de données sécurisées doivent permettre d'obtenir la norme ISO 28001 nécessaire pour les opérateurs économiques agrées.
Système d'exploitation : Windows ou mac os x.
Base de données :

- Un ou plusieurs serveurs selon le niveau de sécurité souhaité.
- la gestion des accès utilisateurs basée sur le principe de profils.

Langues : Option multi-langues.
Assistance Pannes : deux offres d'assistance PREMIUM et PREMIUM+ permettent la mise à jour du logiciel, disponibilité maximale suivant l'offre, suivi fonctionnelle et technique, sécurité grâce au suivi des sauvegardes.
Coûts : Plusieurs modes d'acquisition sont disponibles afin de s'adapter aux différentes ressources de l'entreprise :

  - mode Licence, l'entreprise fait l'acquisition de la Licence d'utilisation,
  - mode DEL/DUA, l'entreprise s'engage sur 3 ans en payant un Droit d'Entrée Logiciel et en versant un Droit d'Utilisation Annuel,
  - mode SaaS (Software as a Service), l'entreprise accède à la solution Sage TRANSPORT ROUTE hébergée par Sage pour une durée contractuelle de 12, 24 ou 36 mois en versant une redevance mensuelle.

- Sage Transport Route et International démarrent à 6900 Euros pour deux utilisateurs. Sage transport start pour les petites entreprises est accessible à partir de 155 euros HT.

Solutions mobiles

- Un portail Web est à la disposition des clients.
- Les solutions SaaS de Sage permettent à tout collaborateur amené à se déplacer régulièrement ou ponctuellement à l'extérieur de l'entreprise de travailler dans un environnement identique à celui qu'il utilise lorsqu'il est à son bureau. L'ensemble des écrans de saisies, consultations et éditions nécessaires à son travail quotidien sont accessibles et pleinement utilisables.

Interface graphique : Les outils informatiques se sont dotés d'interfaces graphiques pour permettre une meilleure optimisation des moyens. Le planning graphique se complète d'une solution cartographique qui permet d'exploiter au plus juste, en identifiant plus efficacement les moyens, les lieux d'enlèvement, de transit et de livraison, le fret à transporter, les contraintes à prendre en compte (temps de conduite, nature du fret, instructions de livraison, rendez-vous, …).

b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : SAGE TRANSPORT

Les Modules de sage TRANSPORT sont « additionnels » ; c'est-à-dire que par exemple les fonctions de sage transport national sont présentes dans sage transport messagerie ou sage transport lot. De même, les fonctions nationales sont présentes à l'international. Cette structure, qui s'applique pour tous les modules (y compris douane Delt@, entrepôt...) permet de fournir des solutions complètes et adaptées aux besoins des entreprises.

- **Gestion du transport route**

  - optimisation de la productivité :

SAGE TRANSPORT NATIONAL permet d'assurer la saisie des ordres de transport, de gérer les documents et d'échanger des informations avec d'autres logiciels de gestion administrative sans ressaisie.

- maîtrise des marges :

SAGE TRANSPORT NATIONAL permet la simulation des coûts, l'intégration des tarifs, des écritures analytiques.

- amélioration de la traçabilité :

SAGE TRANSPORT NATIONAL permet l'accès pour le client aux informations qui le concerne via un portail internet, classement informatique des émargés, traçabilité en temps réelle.

- optimisation de l'exploitation :

SAGE TRANSPORT NATIONAL permet de constituer les groupages + assistance liée à l'exploitation (indicateurs clés, alertes) et suivi et pilotage de la flotte.

- amélioration de la communication :

SAGE TRANSPORT NATIONAL permet les échanges EDI, l'envoi de mail ou fax directement du logiciel de transport et la communication en temps réel avec les chauffeurs.

- alerte en temps réel :

SAGE TRANSPORT NATIONAL permet de paramétrer des types d'alertes et de les envoyer automatiquement par mail ou de recevoir des informations des chauffeurs.

➢ **Gestion de l'évolution métier *:***

- évolution multi-métiers de la route :

SAGE TRANSPORT NATIONAL répond aux diverses activités des transporteurs routiers (lot, groupage, affrètement, messagerie, douane…) en proposant des solutions logicielles dédiées (en fournissant un logiciel adapté pour chaque métier) ou intégrées (en procurant un logiciel unique centralisant plusieurs modules métiers).

- entreposage :

Le module **Sage TRANSPORT ENTREPÔTS** permet d'optimiser les surfaces de stockage, en réduisant les frais administratifs liés aux multiples saisies et en simplifiant les inventaires, d'assurer la traçabilité, d'assurer les fonctions e-commerce.

- transport route international :

La gestion du transport international mono ou multimodal peut être assuré en complétant sage TRANSPORT NATIONAL par **Sage TRANSPORT INTERNATIONAL.**

Coordination des flux import et export, gestion du mode de transport, connexion aux plates-formes professionnelles (AP+, INTTRA, TRAXON…).

- **Décisionnel :**
  - pilotage :

Sage TRANSPORT Edition Pilotée permet une restitution simple et fiable des indicateurs métiers clés pour orienter votre prise de décision et gérer efficacement votre activité**.**

  - analytique :

Sage Edition Performance est une solution de gestion intégrée à l'outil d'exploitation de transport, qui permet de valoriser les données d'exploitation en fonction de la vision analytique qui vient compléter la vision comptable traditionnelle.

- **Gestion administrative :**
  - Comptabilité, finance, RH/paie, CRM :

La solution **sage 100** regroupe un ensemble de logiciel permettant de gérer efficacement la comptabilité (avec les normes IAS/FRS), les états comptables et fiscaux, les immobilisations, les moyens de paiement, la trésorerie, la paie et les ressources humaines ou encore la CRM.
Plus spécifique, le module **sage DOUANE Delt@** s'interface avec **sage TRANSPORT INTERNATIONAL** et **sage TRANSPORT ENTREPOT**.
Les offres **Sage TRANSPORT** s'interface avec d'autres logiciels de gestion administrative, de la solution logicielle comptable à l'ERP.

c. Témoignages de sage TRANSPORT NATIONAL

Logistinord filiale du Groupe Carré.

« Leurs experts ont été très disponibles et nous ont fait progresser rapidement pour être opérationnels et autonomes fin janvier 2007. Nous avons ainsi dès le début pu bénéficier d'une vision d'ensemble de nos stocks et gérer efficacement et rapidement nos entrées et sorties. »

« Sage TRANPORT ENTREPOTS sait bien gérer ces données, plus importantes en morte saison. Par ailleurs, la nature des produits que nous stockons et transportons exige une traçabilité irréprochable, qui fait l'objet de contrôles tant sur site que pendant le convoi : localisation des produits, quantité, documents certifiés associés… Nous devons être réactifs vis-à-vis de nos clients mais aussi de la DRIRE. Lors des contrôles que nous avons connus sur site ou pendant le transport, nous avons été en mesure de fournir en temps réel les documents et d'indiquer l'état des stocks et la localisation des produits très précisément. »

Témoignage de M. Jean-Pascal Debuchy, Responsable du dépôt de Logistinord, Mars 2009

Transports RAPITEAU

« Le planning graphique me fournit un synoptique complet à l'instant T, je peux donc optimiser le volume transporté pour les lots conditionnés en complétant les chargements mais aussi planifier au mieux les tournées en fonction des lieux de

déchargement. De plus, grâce aux modules embarqués dans les camions, je peux envoyer des ordres de transport aux conducteurs en direct. Au final, nous sommes plus réactifs et c'est bien là la clé du succès dans les métiers de la logistique. »
Témoignage de M. Hervé Martin, Responsable Informatique et Responsable de l'activité transports spéciaux – déchets industriels et ménagers chez RAPITEAU & FILS SA, Novembre 2007.

TS2M
« Nous avions besoin d'une solution nous permettant de suivre l'évolution du coût des matières premières et en particulier du gasoil, dans notre chiffre d'affaires »
« Le soir, nos chauffeurs nous remettent ensuite leur temps de travail, les kilométrages effectués, les tickets de carburant et d'autoroutes. A partir de ces éléments, le logiciel calcule la marge et la compare au prévisionnel du matin. »
TCE
« Nous avons recherché une solution opérationnelle tout de suite et nous avons choisi Sage TRANSPORT ROUTE et Sage TRANSPORT ENTREPOTS qui disposaient de toutes les fonctionnalités dont nous avions besoin et pouvaient être déployés presque immédiatement. »
« C'est la liaison entre la solution d'entreposage et la solution de transport qui constitue pour nous la valeur ajoutée la plus importante. Nous avons ainsi un gros client en Champagne qui pour ses besoins de stockage envoie ses transferts de commande en EDI sur Sage TRANSPORT ENTREPOT pour gérer ses sorties de stock. »

« Pour nous, cet équipement de solutions de gestion de transport et d'entreposage a été un investissement significatif, à la demande de gros clients. Le retour sur investissement a toutefois été rapidement perceptible. Par rapport à l'ancien système, je peux évaluer le gain de temps à près de 2h30 de travail par personne et par jour ! »

2. WinFret V.6

a. Présentation du TMS : **Winfret V.6**

Winfret V.6 est un logiciel de transport édité par la société ABACOM, conçu par des professionnels du transport. Winfret accompagne ces utilisateurs de l'enlèvement à la facturation en passant par la communication, la traçabilité. Grâce à son interface, on peut accéder aux informations en un clic de souris.

Editeur : ABACOM informatique
Pays d'origine : France
Date de création : 02/11/2003
Secteurs activités : affrètement, transport, express
Nombre min à max d'utilisateurs : 1 à 200
Langues disponibles : français, italien, portugais, anglais, allemand, espagnol,
Ce TMS s'adresse aux chargeurs, transporteurs et commissionnaires
Les modes de transports : aérien, maritime, routier, intermodal
Les modes de communication disponibles : WEB, EDI, Fax, email
Les plates formes supportées : Windows

Le coût de la licence : à partir de 3259 euros clé en main (installation, formation et maintenance)
Le coût moyen d'un projet : 7500 à 75000 euros HT
Les principaux points forts : convivialité du produit, la compétence des formateurs, le service après vente
Le logiciel :

- Gère toute alerte paramétrée
- Optimise les tournées de collecte, les tournées de distribution
- Dispose d'un module d'achat de transport et propose la gestion des appels d'offre, la mesure des critères fournisseur, la gestion de mailing sur fournisseurs critérisés
- Gère la planification du transport, l'ordonnancement quotidien

Les critères prises en compte dans l'affectation à un transporteur : le trajet, le respect du délai de livraison, le coût minimum, les contraintes des véhicules, la fiabilité des transporteurs.
La traçabilité en temps réel : les étapes de traitement des ordres de transport

INTERFACE GRAPHIQUE :

L'interface principale de WinFret V.6 permet d'accéder à toutes les informations. Les données sont stockées dans différents compartiments (Dossier Route, Groupage Route, Facture Client ...).
Chacun des opérateurs pourra accéder à ses propres dossiers (case utilisateur), pour une période donnée (case période)...
Les cases Tiers, Ville, Pays, permettent de travailler sur un trafic précis.
Les ordres en bleu foncé, sont en attente de pré-facturation, Les ordres en gris, sont des ordres dont la date d'enlèvement est à venir, Les ordres en rouge, sont des ordres saisis par vos clients via Internet.
Les boutons Ajouter, Modifier et Supprimer permettent d'agir sur les différents compartiments (dossiers, factures...).

b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : WinFret V.6

- **Gestion stratégique :**

  - actualisation des plans annuels

De nombreuses statistiques, analyses, synthèses d'activité sont à la disposition des utilisateurs. De plus, de nombreuses données sont exportables sur Excel, d'un seul clic.

  - optimisation du réseau de transport

Winfret réalise des schémas directeurs de transport à long terme, des plans de déplacements et des expertises routiers. Dans des schémas directeurs, l'attention se porte le plus souvent sur les questions de cohérence intermodale des différents projets et dans l'analyse de leurs effets potentiellement structurants ou déstructurants.

  - répartition des transports par modes

La solution TMS couvre le transport aérien, maritime et routier. On utilise aussi ce logiciel lors d'un transport intermodal, mais cette solution ne couvre pas plus de 2 modes utilisés successivement sur un trajet.

Winfret V.6 est applicable aussi au transport express avec intégration de mains courantes.

- **Gestion tactique :**

  - planification des transports

Le TMS WinFret V.6 se focalise sur la rentabilité l'utilisation des moyens à sa disposition en organisant sa production. On parle alors d'optimisation de tournées, d'optimisation de réseau, de gestion de contraintes sociales, de valorisation des transports en fonction des distances parcourues.

  - suivi des budgets et de la facturation

WinFret V.6 autorise une facturation au dossier, périodique, par ligne, par destinataire ... Edition de factures, de lettres de relance (sur prestations arrivées à échéances), de lettres Traite ...
→Gestion des dossiers non facturés - Gestion des soldes Clients - Echéancier Clients.
Ce logiciel permet aussi le pointage des coûts et génère automatiquement une pièce comptable « Achat », Impression d'une feuille de pointage, de lettres traite.
→ Gestion de la double facturation - Des Factures achats non parvenues.
WinFret V.6 permet l'export des données en comptabilité, et l'import des règlements. Cependant, pour les petites structures, un module règlement est également disponible.

  - contractualisation avec les sous traitants

Illustration par témoignage d'un chargeur :
« Nous sommes une petite structure qui importons et distribuons des meubles de bureau. Nos deux plus gros clients souhaitaient pouvoir suivre leurs commandes par Internet depuis longtemps, mais l'investissement nécessité, était trop important pour nous. Lorsque notre prestataire de transport nous a proposé de nous ouvrir un compte sur winfret.fr, c'est donc avec intérêt que nous avons accueilli cette proposition.
Depuis, nous saisissons nos ordres de transport sur www.winfret.fr, ces ordres sont instantanément enregistrés dans le système informatique de notre prestataire de transport, et, instantanément consultables par nos principaux clients qui ont des comptes distincts ouverts sur www.winfret.fr. Notre prestataire de transport nous autorisant la possibilité d'enregistrer, au fur et à mesure, des informations propres à nos préparations de commandes, www.winfret.fr nous permet de réellement communiquer avec nos clients ».

- **Gestion opérationnelle**

  - mesure et suivi des performances

Les principaux indicateurs de performance suivis en standard sont :
- Volumes
- Le chiffre d'affaires
- La marge
- La disponibilité des moyens

Ce logiciel offre aux utilisateurs la possibilité de créer ses propres ratios de suivi.

  - track and trace des produits et véhicules

Winfret.fr est un système de tracking qui permet de mettre en relation tous les intervenants participant à une prestation de transport (Expéditeur, Destinataire, Sous-traitant, Agents…).

- Le Chargeur **:** il peut saisir ses expéditions, éditer ses bons de livraison, puis, suivre l'ensemble de ses expéditions.
  Dans le même temps, il permettra aux destinataires (ses clients) de suivre leurs commandes.
  Le système lui offre également la possibilité de visualiser ses bons de livraison émargés.
  plus, il pourra pointer sa pré-facturation directement depuis Winfret.fr

- Le Destinataire **:** il peut obtenir un état d'avancement de ses commandes et informer le système de la bonne fin des " Livraisons "

- Les Sous-traitants **:** ils peuvent consulter la liste des expéditions leurs étant destinées et informer le système de l'état de l'expédition (enlevé, livré...).

    - optimisation des tournées

Le logiciel permet l'optimisation des tournées de collectes et de distribution.

➢ **Exécution et suivi**

    - déclaration en temps réel des événements et aléas

Le logiciel dispose d'une fonction de traçabilité en temps réel des étapes de traitement des ordres de transport sur un périmètre mondial.
Les informations de suivi sont mises à disposition des clients via un site Web. Cela veut dire qu'un chargeur peut avoir un accès direct à la base de données du transporteur via Internet.
Ce logiciel gère aussi toute alerte paramétrée en temps réel.

    - exécution des opérations

WinFret V.6 gère les plans de transport et génère automatiquement les bordereaux de départ. Il imprime les lettres de voiture, les étiquettes, les listes de chargement, les pré alertes...

Les points forts de WinFret :

- Winfret permet la gestion de 50 affrètements par jour et par affréteur.
- Winfret permet de gérer simultanément plusieurs sites.
- Winfret permet aux chargeurs, aux destinataires et sous-traitants d'accéder aux données par Internet.
- Winfret trouve l'affrété idéal en fonction de la ligne, du poids, du prix.
- Winfret génère automatiquement de nombreux documents.
- De nombreuses statistiques, analyses, synthèses d'activité sont à votre disposition.

c. Témoignages de l'entreprise « Transports Delcroix & Fils » sur WINFRET et son éditeur ABACOM

Les "Transports Delcroix & Fils" : ont pour activité le transport de lots entre Paris et Nice/Bordeaux/Toulouse.
Pascal Delcroix, son gérant, revient sur presque 10 ans de partenariat avec Abacom.

Voici les questions qui lui ont été posées à Pascal Delcroix par ABACOM :

Pourquoi avez-vous choisi Abacom à l'époque ?

Nous recherchions un outil nous permettant d'organiser nos tâches administratives sur nos deux agences de Nice et de Paris.

Deux raisons ont motivé notre choix :
1. La première, Abacom était la seule société à proposer un logiciel sous environnement Windows et par conséquent, plus convivial,
2. La seconde a été qu'Abacom fut la seule société à nous proposer une démonstration de son produit. Des détails comme ceux là nous ont permis de juger de l'investissement et de l'engagement de leur équipe.

Que vous a apporté Abacom ?

C'est simple. En dix ans, nous sommes passés de l'exploitation de 15 tracteurs à l'exploitation de 50 tracteurs sans que notre effectif « Administratif » ne s'alourdisse et tout en conservant la qualité de service qui est la nôtre. De plus, nous devons avouer qu'en 10 ans, nous n'avons pas connu une panne informatique imputable à Abacom… ce n'est pas négligeable tant en terme de gestion qu'en terme de service.

Vous n'avez jamais pensé à changer de prestataire informatique en 10 ans ?

Nous devons avouer avoir été infidèles à Abacom durant six mois.

En 2001, nous devions :

- soit investir dans une « mise à jour euro», l'investissement était relativement lourd du fait que nous étions encore sur la version Winfret V.1,
- soit investir dans un système concurrent d'Abacom.

Lors d'un appel d'offre, nous avons donc fait le tour des produits existants sur le marché. Après avoir vu maints et maints logiciels, notre choix s'est finalement arrêté sur le seul logiciel, qui sur le papier, surpassait Winfret V.5. Nous avons donc installé ce produit. Après 6 mois de tentatives infructueuses pour faire fonctionner ce logiciel, c'est tout naturellement que nous avons demandé à Abacom de nous installer Winfret V.5.

Nous avons signé le contrat courant Juin, en Juillet, nous éditions nos premières factures.

Que conseilleriez-vous à vos confrères qui souhaitent s'informatiser ?

Quelque soit le logiciel dans lequel ils désirent investir, je leur conseillerai de s'informer auprès de plusieurs sociétés utilisant déjà ce produit. Cela permet de se faire une idée, tant sur le logiciel, que sur le service de la société qui le commercialise. Si nous avions fait cette

recherche en 2001, nous n'aurions pas changé de prestataire.

Nous tentons, depuis des années, d'apporter à nos clients une qualité de service irréprochable. Cette qualité ne peut être obtenue que par l'utilisation de technologies appropriées.

3. DDS SHIPPER AND FREIGHT

a. Présentation de **DDS SHIPPER AND FREIGHT**

Fondée en 1984, DDS Logistics est spécialisée dans l'édition de progiciels de transport et de commerce international. Leader sur le marché du TMS en France (Transport Management System), DDS Logistics est aujourd'hui le seul prestataire à proposer une offre modulaire gérant la totalité des processus : DDS Sourcing, DDS Shipper, DDS Freight et DDS Truck. Ils couvrent le Sourcing, le commerce international, les opérations d'approvisionnement import/export, la traçabilité des flux physiques et financiers, le logiciel REACH, les opérations de transit multimodales, le transport amont et aval.

Aujourd'hui, la multiplication des échanges et des sources d'approvisionnements accroissent les contraintes sur les organisations logistiques, aussi bien à l'importation, qu'à l'exportation ou qu'en distribution nationale. Cette évolution, appelée à perdurer, exige de nouveaux outils de gestion afin de maîtriser des flux logistiques nationaux et internationaux de plus en plus nombreux et de plus en plus complexes depuis le lieu d'expédition jusqu'à la livraison finale sans rupture dans le traitement de l'information.

DDS Shipper répond à ces problématiques au travers de ses différents modules : Sourcing (Gestion du référencement international), TMS Import/Export (organisation et pilotage des flux Internationaux), TMS Distribution (organisation et optimisation du transport), Tracing (Supply Chain Event Management et alertes) et Finance (pré-facturation et contrôles). Il assure un traitement complet du commerce international et du transport multimodal, du Référencement jusqu'à la livraison, une optimisation et un tracing des flux, une vision globale de la Supply Chain et un suivi des flux financiers liés à ces opérations. Il permet en outre de générer un schéma logistique optimal en déterminant le coût rendu d'un produit

b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : DDS

Une automatisation de la gestion de la Supply Chain de l'approvisionnement jusqu'à la livraison un traitement complet de tous les modes de transport : aérien, maritime ou routier ; des fonctions intégrées de Supply Chain Event Management une intégration totale avec les ERP ; des analyses statistiques étendues un délai et des coûts de mise en place réduits, assurant un retour sur investissement rapide.

- **Sourcing :**

La solution de sourcing permet de gérer les appels d'offres internationaux via le portail web et de simuler les coûts logistiques des produits rendus à destination. Elle permet de récupérer les engagements des clients et de passer les commandes aux fournisseurs.

- **TMS Import-export :**

DDS Shipper dispose d'un module TMS Import/Export afin de gérer l'exécution de l'ensemble des opérations d'approvisionnement et de distribution import/export depuis la mise à disposition des marchandises jusqu'à l'entrepôt de livraison

.

- **TMS Distribution :**

TMS Distribution optimise et assure la visibilité des opérations de livraison. Il permet : la transformation des commandes clients en besoin de transport à partir des usines ou des centres de stockage, la recherche des solutions optimales (choix de la meilleure route, du meilleur transporteur...) L'affrètement automatique des transporteurs (via le Web), la gestion des quais.

.

- **Tracing et Alertes :**

À chaque rupture de charge, le système est renseigné, suivant ainsi de bout en out une expédition. En cas d'incident, une alerte est aussitôt émise afin de pallier le dysfonctionnement. Par ailleurs, nos modules TMS Import/Export et TMS Distribution incluent des fonctions de suivi des incidents qui permettent de qualifier les erreurs constatées et de consulter l'ensemble des anomalies liées à un prestataire. En effet, notre moteur d'alertes est très proactif, il vous permet de déclencher des emails automatiques en cas d'incidents ou de générer la liste des tâches à réaliser pour les résoudre.

- **Finance :**

Le dernier périmètre couvert par DDS Shipper, et pas le moins important, est l'outil de suivi financier. Il permet la pré-facturation d'une prestation et, ainsi son contrôle a posteriori, par un rapprochement automatique avec la facture émise par le prestataire - l'automatisation des lettres de crédits avec des échanges automatiques avec les banques - la possibilité de réaliser des simulations tarifaires afin de comparer les prestations transporteurs

- **TMS Exploitation Transit :**

Cette fonction permet de recueillir l'ensemble des données du dossier import/export, de gérer tous les modes de transport (air, mer, route), de déclarer des voyages et constituer des groupages, de réaliser des cotations, de facturer les clients, de valoriser les achats des différents prestataires, d'éditer tous les documents obligatoires et de faire des statistiques. DDS Freight dispose en standard des interfaces avec le logiciel de dédouanement Deltapass de Conex et les logiciels de booking et de traçabilité Traxon et INTTRA

Il assure également la gestion documentaire (BL, CMR, LTA, Manifeste etc.) et la préparation des CREDOC. L'ensemble de ces opérations conduit à la constitution d'une bibliothèque de factures attendues, facilitant ensuite leur contrôle.

- **Contrôle Facture :**

DDS Freight intègre des fonctions de calcul d'achats par applications des tarifs négociés avec les prestataires. Ce module permet de contrôler les factures d'achats des différents prestataires et d'émettre les « Bons à payer » pour transférer automatiquement vers la comptabilité.

- **Gestion Commerciale :**

Ce module permet d'organiser et de suivre l'ensemble du travail des forces de ventes : gestion des prospects, actions commerciales engagées, suivi des actions.

- **Gestion des Commandes :**

Au travers de cette fonction, l'utilisateur peut gérer des ordres d'approvisionnement ou d'expéditions pour le compte de chargeurs en récupérant le détail des ordres auprès du client. Il gère les annonces de mise à disposition provenant du fournisseur ainsi que les consolidations transmises par le chargeur. DDS Freight permet ensuite d'affecter ou de répartir les ordres sur les contenants et d'ouvrir automatiquement le dossier de transit

c. Interactions :

Pour vous donner le meilleur, nous nous appuyons sur un réseau de partenaires, consultants, intégrateurs ou éditeurs disposant d'une forte expertise dans les domaines complémentaires aux nôtres afin de vous garantir une solution globale et optimale quelque soit votre projet.

Conex a bâti, depuis 17 ans, sa réussite sur le professionnalisme et la compétence en douane et informatique. Ses solutions Sofichain, SelecTarif, Europ'stat répondent à vos problématiques de dédouanement. Elles peuvent compléter l'offre de DDS Logistics dédiée au transit, DDS FREIGHT. Interfacées, elles vous offrent une solution globale de gestion d'exploitation.

Constitué en janvier 2001, INTTRA est un groupe rassemblant les principales compagnies maritimes : CMA CGM, DAL, Hamburg Sud, Hapag-Lloyd, , Maersk Sealand, MSC Mediterranean Shipping Company S.A., P&O Nedlloyd ,United Arab Shipping Company, MOL, Safmarine, ANL,….INTTRA permet aux chargeurs, commissionnaires de transport, fournisseurs de services logistiques tiers, courtiers, importateurs et portails Internet de gérer la réservation et le suivi des marchandises auprès d'armements multiples en un seul et même processus intégré. Notre solution DDS FREIGHT interfacée avec le portail INTTRA , vous permet ainsi de communiquer directement avec les compagnies maritimes.

DDS Logistics est élu « Microsoft Gold Certified Partner » dans le domaine « ISV/ Software Solutions » au sein du Microsoft Partner Programme. Un gage de performance et de fiabilité

qui permet à DDS Logistics de faire évoluer ses solutions en fonction des nouveautés Microsoft avant leur mise sur le marché.

Leader mondial des solutions de e-business, Oracle Corporation est le premier fournisseur mondial de logiciels pour la gestion d'information, et le numéro deux mondial du logiciel. Avec un chiffre d'affaires de plus de 10,9 milliards de dollars, Oracle propose ses bases de données, outils et progiciels applicatifs, ainsi que les services associés de conseil, de formation et de support, dans plus de 145 pays à travers le monde. L'ensemble de l'offre de DDS Logistics est ainsi supportée par la base de données Oracle.

Loxane, éditeur de logiciels et de services d'information géographique, la société PTV Loxane propose des produits et services d'affichage de cartes, de calcul d'itinéraires et de géocodage. Notre solution DDS Shipper intègre les composants PTV Loxane et vous offre la possibilité d'ordonner les livraisons des groupages selon la situation géographique des destina taires et de calculer le kilométrage parcouru. Ptvloxane.com

Alti accompagne les entreprises dans des projets d'optimisation de processus et d'organisation afin de gagner en productivité tout en maitrisant les coûts. L'objectif est de permettre aux entreprises d'être plus efficaces opérationnellement dans leurs fonctions logistique/achat/sourcing. Alti est partenaire intégrateur de DDS Logistics dans des projets d'implémentation de DDS Shipper pour Total et Eurocopter.

d. Témoignages et partenariats réussis :

Carrefour optimise son sourcing et ses approvisionnements internationaux grâce à la solution DDS Shipper de DDS Logistics

Carrefour s'appuie sur la solution DDS Shipper pour optimiser son sourcing et ses approvisionnements internationaux pour l'ensemble des enseignes européennes : sourcing, collections, costing, commandes, transport et paiement.
« Les approvisionnements internationaux de Carrefour sont déployés sur trois niveaux : Le premier niveau concerne le Sourcing proprement dit. Un Portail de sourcing sur Internet, dédié aux cas complexes d'achats internationaux, notre module gère l'ensemble des échanges entre les acheteurs et les fournisseurs potentiels : communication des appels d'offre aux fournisseurs, orientation automatique vers les zones de sourcing, saisie des propositions par les fournisseurs sur le Web, rating des propositions, etc. indique Jérôme Bour, Président de DDS Logistic*s*

Les fonctions de simulation de coût (costing) de DDS Shipper permettent de calculer un ensemble de coûts et de prix suivant différents scénarii commerciaux, à partir des caractéristiques logistiques et douanières de chaque produit.

« Vient ensuite le niveau Collections. Les enseignes Carrefour passent leurs commandes qui sont consolidées au niveau de DDS Shipper, pour être transmises aux fournisseurs. Ce module permet de prévoir les besoins en devises pour chaque campagne d'approvisionnement et de générer les paiements des commandes.
Enfin, nous gérons la chaîne logistique avec DDS Shipper depuis l'expédition à la livraison finale, explique Jérôme Bour. Cela intègre le transport, les documents administratifs, les formalités douanières, les flux financiers … Notre solution s'arrête au moment où les produits sont pris en charge par la logistique nationale des différents pays européens. Au total, ces approvisionnements représentent un peu plus de 40.000 conteneurs par an pour les flux maritimes. »

Outre la gestion des fournisseurs, des achats et des transports, DDS Logistics a ajouté à DDS Shipper la gestion de l'ensemble des paiements par lettres de crédit, un processus totalement automatisé. Les responsables de Carrefour peuvent suivre sur DDS Shipper l'évolution des lettres de crédit jusqu'à leur paiement final.

UGINE & ALZ (Groupe Arcelor-Mittal) expédie 250.000 colis annuels dans 30 pays grâce à DDS Shipper de DDS Logistics

Après une étude de marché menée auprès de 12 acteurs du secteur du TMS, en France, en Allemagne, en Italie et en Belgique, UGINE & ALZ, filiale d'Arcelor-Mittal, a choisi DDS Logistics et son progiciel DDS Shipper pour gérer l'exécution de ses transports au départ de ses 4 usines européennes (Septembre 2006).

« *DDS Shipper nous a permis 4 types de gains. Le premier concerne le taux moyen de chargement des camions qui s'établissait à 21,5 t auparavant, contre 22,5 t aujourd'hui, avec un objectif à court terme de 23 t. Ensuite, nous avons diminué notre besoin en fonds de roulement, car nous avons gagné 24 h sur nos délais d'expéditions, donc de livraison et de facturation pour un tiers de nos expéditions. Du fait de l'automatisation de l'affrètement, nous allons économiser de la main d'œuvre administrative qui sera affectée à des tâches à plus forte valeur ajoutée pour nos clients. Enfin, le tracing nous a permis d'apporter un*

service supplémentaire à nos clients et à nos services commerciaux qui peuvent suivre, via Internet, le déroulement des livraisons », indique Daniel Werion, Coordinateur Transports Supply Chain Management.

Gefco Overseas choisit DDS Freight pour augmenter sa productivité et fiabiliser le suivi des expéditions

Gefco utilise DDS Freight pour gérer l'exécution des transports de sa division Overseas. Tout d'abord déployée en France, puis au Maroc et en Espagne cette solution équipe depuis début 2006, la totalité de ses agences dans le monde.

« Nous avons consulté 6 éditeurs pour retenir une short-list de 4 prestataires, explique Philippe Maupin, Overseas Operations Manager. *Le progiciel devait répondre à un certain nombre de critères : être standard tout en étant assez proche de nos besoins afin de garantir un démarrage rapide ; couvrir l'ensemble de nos flux de transport ; être convivial et simple d'utilisation et enfin, que l'éditeur dispose d'une forte capacité d'accompagnement afin de garantir une intégration rapide du TMS dans notre système d'information. DDS Freight satisfaisait l'ensemble de ces contraintes et répondait à 80 % de nos besoins en standard. »*

Cette nouvelle solution profite tout à la fois à Gefco Overseas et à ses clients. Ces derniers bénéficient d'une unicité de traitement des expéditions dans l'ensemble du réseau avec un respect des procédures et des normes d'exploitation, d'une garantie de facturation conforme aux prévisions ainsi que d'un suivi des non-conformités.

« Nous concernant, reprend Philippe Maupin, nous améliorons la productivité à la saisie des dossiers, grâce à un enregistrement unique et à la fonction de transfert, qui permet de rendre disponible et utilisable immédiatement par l'agence import, d'un dossier export. C'est aussi un outil qui nous permet d'optimiser nos groupages dans tous nos métiers. En outre, nous améliorons la maîtrise de nos achats et de nos ventes et nous rationalisons les tâches administratives grâce à la pré-facturation et au contrôle automatisé. Enfin, DDS Freight nous permet un suivi de nos expéditions et assure la gestion des évènements pour nous fournir ensuite une analyse des résultats simplifiée et globale. À terme, nous devrions être en mesure de traiter au moins 10 % de dossiers supplémentaires à effectif d'exploitation constant. »

Après les chargeurs, les transitaires se dotent des solutions *DDS Logistics* en Chine

Le leader du TMS en France (progiciel de gestion du transport) a signé en mars son premier contrat « Transitaire » en Chine. Sa solution DDS Freight Entreprise est en cours de déploiement chez Celtic China Group, filiale de la société française Celtic Global Services et du groupe Legendre, qui connaît un important développement.

30% de croissance prévue pour 2010, un chiffre d'affaires qui devrait doubler dans les trois ans à venir… Celtic China Group est en plein boom. Née en 2006 du rapprochement des groupes français Celtic Global Services, Legendre et du transitaire chinois Helka (14 bureaux en Chine), Celtic China Group a vu son portefeuille clients et le nombre de ses collaborateurs exploser ces dernières années. De quelques clients en 2006, la société spécialisée dans le transport (import/export), l'emballage et le Sourcing en compte aujourd'hui près de 70, dans des secteurs très diversifiés : du textile, en passant par les produits de grande consommation et les projets industriels.

« *Aujourd'hui, nous avons atteint une taille critique, où se pose la question de nos procédures et systèmes d'information. L'implantation de DDS Freight est stratégique puisqu'elle va nous permettre d'aller beaucoup plus loin dans notre développement* », confie Benoît Honnart, Directeur de Celtic China Group. Celtic China Group a choisi DDS Freight Entreprise avec les modules TMS Exploitation Transit, Contrôle Facture, Gestion Commerciale, Tracing et Alertes.

Simple et flexible, DDS Freight va permettre de centraliser et d'automatiser les données relatives au transport, que ce soit sur la partie cotation, douanes, facturation ou la gestion des approvisionnements… La solution offre la possibilité d'intégrer des informations annexes dans le suivi opérationnel (comme les activités d'emballage) ; elle génère et transmet automatiquement des alertes en cas d'aléa.
« *Nous allons économiser 25% du temps habituellement consacré aux informations et à la partie administrative* », souligne Benoît Honnart. Un temps que Celtic China Group mettra à profit pour renforcer sa relation clients et sa qualité de service.
« *Pour fidéliser, nous devons être à l'écoute de nos clients, être réactif et flexible. Pour cela, il faut libérer du temps, rappelle-t-il. L'outil DDS Logistics va nous permettre un meilleur suivi opérationnel et d'être encore plus à leur écoute.* »
Avec Celtic China Group, DDS Logistics renforce sa présence en Chine. Fabrice Lebret, Responsable de la filiale DDS Logistics en Chine commente : « Jusqu'à présent, nous avons mis en place des solutions pour les chargeurs dans le pays. Désormais, l'ensemble de notre offre est présente en Chine ».
DDS Logistics est implantée en Chine depuis 2008 et est à la tête d'un bureau commercial à Shanghai et d'une filiale à Hong Kong.

http://www.faq-logistique.com/Communique-presse20100503-DDS-Logistics-Accelere-Developpement-Chine.htm

4. OTM 6.2

a. Présentation du TMS : **OTM 6.2**

Oracle Transportation Management permet aux entreprises de minimiser les coûts, d'optimiser les niveaux de service, la durabilité des initiatives de soutien, et de créer des flexibles d'automatisation des processus métier au sein de leurs réseaux de transport et de logistique. Outre la planification et l'exécution du transport, le produit intègre et rationalise également le paiement du fret et l'automatisation du processus commercial avec une seule application pour tous les modes de transport, du camion complet aux expéditions en plusieurs étapes par air, mer et rail.

Nom de l'éditeur : **Oracle**

Pays d'origine : **USA**

Date de création **: 1977**

Dernières références TMS **ELECTROLUX (Industries), ITALSEMPIONE (LSP), TESCO (Retail)**

Principaux secteurs d'activités de la base installée**: Industrie, Prestataire logistique, Grande distribution**

Solution TMS : **Oracle Transportation Management (ex G Log)**

Dernière version **OTM 6.2 CU3**

Langues disponibles **6 (US, Français Canadien, Espagnol, Chinois, Allemand, Italien)**

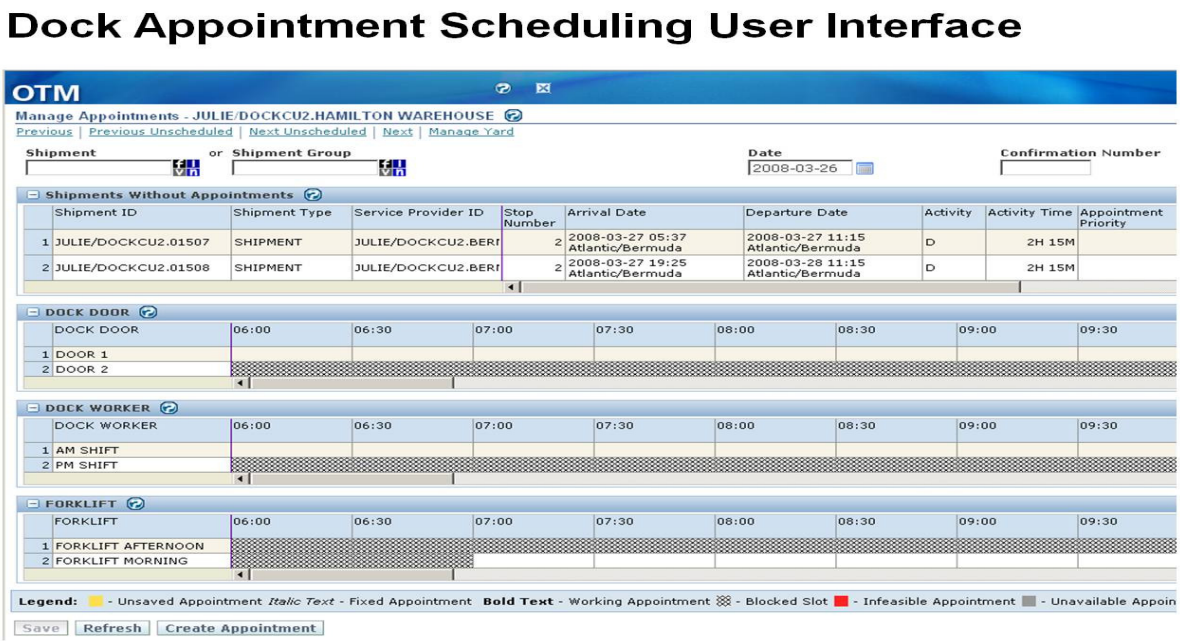
Dernières fonctions développées dans cette version **Configuration du chargement, comparaison des simulations de planifications, indicateurs métiers KPI etc.**

La solution s'adresse en priorité : aux chargeurs, aux transporteurs, aux commissionnaires

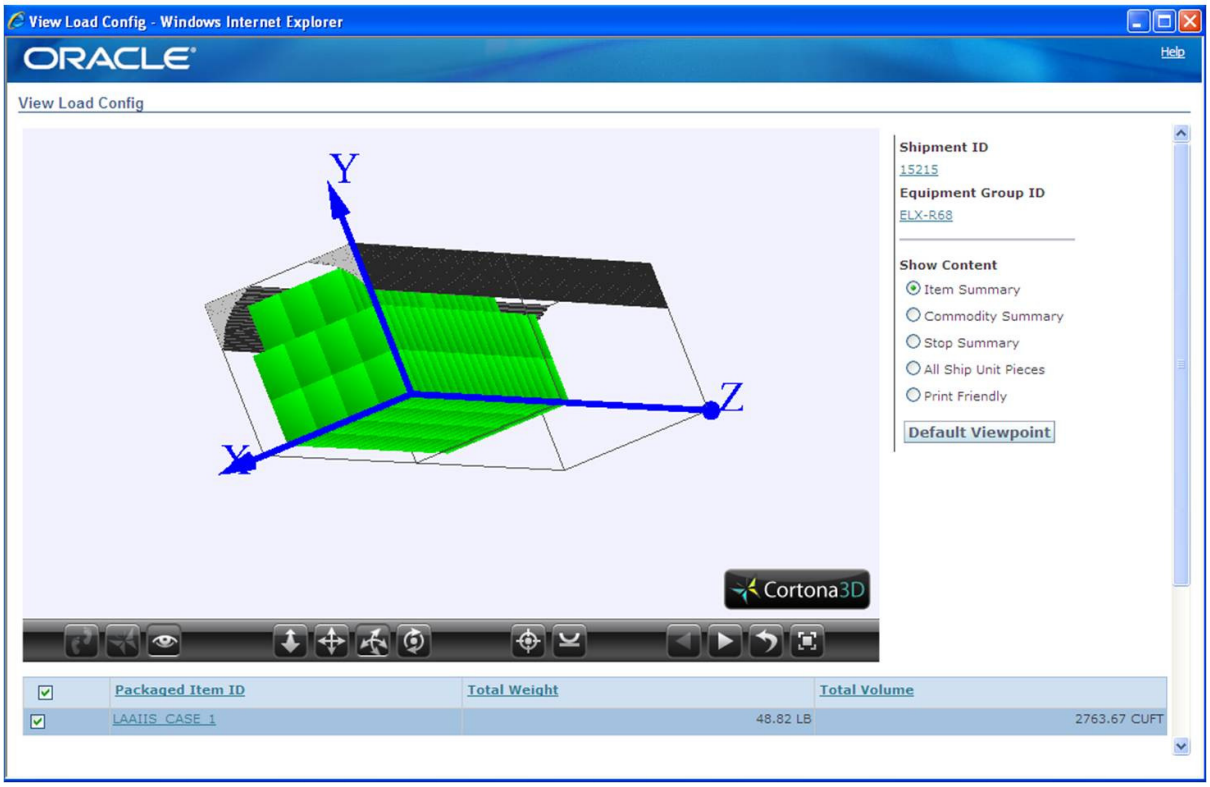
Les modes couverts : aérien, maritime, fluvial, ferroviaire, routier, intermodal, autre

Nombre de modes maximum pouvant être utilisés sur un trajet **Pas de limite**

INTERFACE GRAPHIQUE



3-D Visualization for Load Configuration



b. ETUDE DES FONCTIONS PROPOSEES PAR LE TMS : OTM

La cartographie standard permet la couverture d'un périmètre du monde. Les fonctions du TMS qui y recourent sont **l'optimisation de tournée et un suivi des itinéraires.** Les fonctions proposées sont :

- la gestion des appels d'offres
- la mesure de critères fournisseurs
- la gestion de la base tarifaire
- L'achat de transport

Cependant certaines fonctions sont gérées par le TMS comme la planification du transport, l'ordonnancement quotidien, le suivi temps réel de l'exécution des ordres de transport. Dans ce TMS, il existe trois types de regroupement des ordres :

- type manuel (à la seule initiative de l'utilisateur)
- type guidé (proposé par le logiciel, à valider)
- type automatique (optimisé en fonction de contraintes préétablies).

Le trajet, le respect du délai de livraison, le coût minimal, les contraintes véhicule ainsi que la fiabilité transporteur et la capacité sont des critères d'affectation à un transporteur. Le logiciel optimise :

- les tournées de collecte
- les tournées de distribution
- les chargements
- les quais

Il existe des fonctions de traçabilité temps réel pour les marchandises, les containers, les véhicules et les étapes de traitement des ordres de transport. Ces informations de suivi peuvent être mises à disposition aux clients via un site Web.30. La gestion d'alertes en temps réel se fait en général via un workflow (retard, non acceptation d'un affrètement etc.)

Ce TMS permet la production de documents de transport comme :

- plan de chargement
- récapitulatif des BL (bon de livraison)
- liste de colisage
- lettre de voiture
- confirmation d'affrètement
- pro-forma import/export
- et le filtrage des produits en fonction des réglementations de conformité par pays

Le TMS gère les provisions, la pré facturation fournisseurs, le rapprochement automatique des factures, la facturation clients d'où la **notion de Buy/Sell** et le suivi du paiement.

CONCLUSION :

Un progiciel dédié TMS, des références leader satisfaites, une offre intégrable à votre système d'information actuel OTM, un progiciel de Supply Chain orienté sur la logistique d'exécution, permet de planifier et d'exécuter votre plan de transport et ceci, en optimisant les coûts associés.

OTM gère vos flux, nationaux et internationaux, assure des fonctionnalités de track & trace, affrète vos transports aux meilleures conditions de prix et/ou de délais, prends en compte les problématiques du multimodal, et assure la réconciliation financière. Les fonctions de workflow, de reporting intégrées en font un réel outil de pilotage. Dans le cadre de sa stratégie « Applications Unlimited », Oracle diffuse désormais mondialement OTM comme une offre verticale spécialisée pour des mises en place en mode autonome ou intégrées aux principaux systèmes d'information existants (EBS, JDE, SAP, PSFT, ou spécifiques).

Il existe de nombreuses références dans l'industrie, le retail et les prestataires logistiques. Quelques références :

- Prestataires logistiques : DHL, Kuhne+Nagel, BDP International
- Chargeurs : Greif, Electrolux, BlueScope Steel
- Distribution : Tesco, Giant Eagle, Family Dollar

c. Témoignages de quelques Clients d'Oracle

Baillie Lumber Co

Baillie Lumber Co est un producteur et distributeur de feuillus aux États-Unis et dans 60 pays travers le monde.

Défis :

- Automatiser les processus manuel de planification, d'appel d'offres, le suivi et livraisons intérieures d'audit
- Améliorer le service client en fournissant une meilleure visibilité de l'envoi en transit
- Diminuer les coûts grâce à une meilleure mode et à la sélection du transporteur

Solution :

- Mise en œuvre Oracle Transportation Management, fournissant le délai d'expédition, les notifications réelles pour alerter les ventes, les clients, et fournisseurs lorsque les produits sont prévus pour expédier
- Aide Baillie Lumber Co à analyser les coûts de fret et la performance du transporteur afin de déterminer l'impact sur la planification
- Amélioration de la communication avec les fournisseurs, les chantiers, les transporteurs, les clients, et le service commercial
- Contribuer à minimiser l'impact des coûts élevés du carburant sur le transport
- Passer les terminaux d'expédition Fourni avec un meilleur aperçu de l'arrivée du camion et leur permettant à la fois d'optimiser les flux d'envois.
- Autoriser les camionneurs à entrer dans les événements directement dans le système permet de gagner du temps et d'améliorer l'exactitude des données. Le taux d'exportation donne une plus grande visibilité à l'exportation les coûts des commandes.

Doskocil Manufacturing

Doskocil Manufacturing réduit les dépenses de fret de 12% en neuf mois.

Doskocil Manufacturing est un important fabricant et distributeur de produits pour animaux de compagnie et de sport. La compagnie fabrique une variété de fournitures pour animaux de compagnie et de sport, y compris les biens d'équipement, niches, litières d'animaux, et de l'alimentation et l'abreuvement pour les grands magasins de détail.

Défis

- Rationaliser et de centraliser la planification des transports
- Maximiser l'utilisation des remorques, du volume de chargement opérationnelle
- Appliquer les règles métier et offrir une visibilité des coûts
- Améliorer les communications avec les transporteurs

Solution

- Mise en œuvre d'Oracle Transportation Management pour rationaliser et de centraliser les processus d'affaires et améliorer la productivité
- Fournir une visibilité accrue dans l'information de fret, résultant de l'amélioration des processus et une gestion plus proactive des dépenses de fret
- Intégrer à l'application de transports existants avec *Oracle E-business* Suite pour plus d'efficacité
- Réduction des coûts de fret de 12%, soit environ 1,8 million de dollars les neuf premiers mois
- Effet de levier opérationnel de planification des transports à Oracle
- Créer les expéditions optimales pour la plupart des camions multi-stop en fonction du coût, du niveau de service, et de l'utilisation des actifs.
- Déplacer de 10% du fret avec moins de camions et faire le rapport coût-efficacité et le rapport entre le mode ferroviaire et le mode routier

- Optimiser le « placement point » avec l'outil configurateur de charge, permettant à l'entreprise d'utiliser la modélisation dimensionnelle de charge-trois pour emballer les commandes, même avec une forme de paquets « bizarres ».
- Amélioration de la communication avec les transporteurs jusqu'à la livraison
- Mises à jour et l'accès en ligne aux renseignements sur l'expédition en interne d'audit activé et le paiement des factures ce qui accrue et une plus grande précision de contrôle.
- Automatiser des règles d'application pour augmenter la cohérence.
- Acquérir une solution évolutive qui permettra à l'entreprise une croissance mondiale.

Giant Eagle

Giant Eagle réduit les délais, stock de sécurité, et coûts globaux de transport

Giant Eagle est l'un des plus grandes épiceries détaillants et exploitants de dépanneurs dans l'Ohio et Pennsylvanie, qui desservent environ 5 millions de consommateurs avec 156 entreprises et 69 supermarchés franchisés et 125 de commodité magasins. Giant Eagle exploite également cinq centres de distribution, et a 750 livraisons par camion à ses magasins tous les jours, qui totalisent 276.000 camions-livraisons par an.

Défis :

- Besoin d'une plate-forme de transport, unique pour les marchandises entrantes fournit en temps réels avantages à chaque étape de la logistique
- Cycle de vie: l'optimisation du transport, de l'exécution, la planification, la visibilité / analyses, la gestion des événements et le paiement du fret
- Besoin d'automatiser les processus de transport, en hausse sur les livraisons à temps, et de réduire les dépenses de fret

Solution

- Mise en œuvre d'Oracle Transportation Management pour créer une plate-forme de transport intégré qui a contribué à la réduction de stock de sécurité globale de 40% et une Réduction des dépenses de fret de 5%
- Amélioration de la visibilité résultant en une augmentation des possibilités.
- Fournir une meilleure visibilité / analyse avec laquelle on pourra réduire au minimum moins de charges partielles expéditions à l'arrivée et maximiser l'utilisation de la flotte privée de Giant Eagle et contacté des transporteurs pour les messages entrants d'expéditions.
- Amélioration de la coordination et de la productivité entre le merchandising des groupes de transport.
- Acquérir la capacité de mesurer des délais de livraison sur rendez-vous, temps plutôt que de jour
- Alertes système à effet de levier pour accroître l'efficacité dans l'entreposage et les marchés
- Acquérir la capacité de fournir en temps opportun des renseignements exacts à l'équipe de payer les comptes à l'appui de paiement automatique des factures.

Greif, Inc.

Greif Inc. automatise et améliore l'efficacité de Global

Greif, Inc. est un leader mondial des gaz industriels, de produits d'emballage et de services. Avec une présence industrielle dans plus de 45 pays, Greif offre des produits d'emballage industriel tels que l'acier, de fibres et fûts en plastique; vrac, des accessoires d'emballage notamment des systèmes de fermeture et des bouteilles d'eau en polycarbonate.

Greif offre aussi une variété des services à valeur ajoutée, y compris le mélange, l'emballage, la logistique et de l'entreposage.

Défis :

- Centraliser et automatiser la planification des transports et d'approvisionnement afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle
- Améliorer la visibilité dans les données sur le fret détaillée à la tenue des stocks SKU (unité, niveau), l'escalade de carburant de contrôle et les frais de transport

Solution

Greif Inc. a travaillé avec Oracle Partner Capgemini pour mettre en œuvre Oracle Transportation Management pour automatiser et standardiser l'ordonnancement des processus de gestion des transports de façon à améliorer l'efficacité opérationnelle.

- Déploiement d'un portail Web, permettant aux fournisseurs et aux clients de saisir des commandes dans Oracle Transportation Management pour la planification du fret centralisée par unité d'affaires, région et / ou mode
- Amélioration de la visibilité dans les données sur le fret et les coûts, la conduite plus une planification éclairée et l'amélioration des opérations
- Acquérir la capacité de créer des rapports détaillés et la clé titre indicateurs de performance (KPI) optimisés et des coûts des transporteurs à bas sélection
- Acquérir la capacité d'offre actuelle d'affaires en collaboration avec les déploiements
- Permettre à l'entreprise d'identifier les opportunités à l'intérieur et entre les unités d'affaires

Subaru of America, Inc.

Subaru of America, Inc. optimise véhicules pour que vous commandez-à-Processus de livraison

Subaru of America, Inc. (SOA) est le fournisseur exclusif des États-Unis. Il assure la commercialisation de produits fabriqués par Subaru Fuji Heavy Industries Ltd du Japon. SOA sert près de 600 concessionnaires à travers les États-Unis.

Défis :

- Intégrer les sources disparates des ventes, marketing, finance, et les informations sur la distribution afin d'améliorer la collaboration entre distributeurs et prestataires logistiques multimodales et d'acquérir la capacité de répondre rapidement et précisément à la demande réelle

- Améliorer la visibilité dans les activités de distribution afin de réduire les coûts liés à la logistique et améliorer la fiabilité de livraison de 185.000 véhicules remis chaque année à 600 concessionnaires à l'échelle nationale
- Améliorer la capacité à identifier les contraintes de capacité, la carte qualifiés contre les travailleurs non qualifiés, fixer des priorités afin concessionnaire, et d'adapter rapidement à l'évolution des délais de livraison ou le transport d'autres contraintes

Solution

- Planification automatisée pour plus de 185.000 véhicules avec Oracle Transportation Management en éliminant de nombreux- manuels fastidieux processus expéditions alignés avec calendriers de production permettant le suivi-et la traçabilité des capacités pour accélérer les envois prioritaires, d'optimiser les charges, et d'améliorer les délais de livraison sur Leveraged Oracle Fusion Middleware pour améliorer la flexibilité dans la gestion des exceptions pour les projets de production-planification.
- Amélioration de la satisfaction des clients en fournissant des véhicules prévu aux distributeurs en dépit des difficultés d'expédition et par respect des priorités de l'ordre marchand, par rapport à l'étendue de la livraison, la facturation et la logistique ainsi que les informations sur le tableau de bord fournisseur.
- Consolider sur une seule instance d'Oracle E-business Suite et Oracle Transportation Management afin de réduire significativement le coût et la complexité de la société IT environnement
- Réduction de 500 personnalisations à seulement 200 personnalisations et éliminer 12 intégrations sur système complexe en misant sur la fonctionnalité boîte et l'intégration.

5. Conclusion :

D'après les quatre TMS étudiés, il semble que les fonctions « Collecte et Acquisition de données » et « Analyse des performances et traçabilité » soient les points forts car ils sont expliqués très en détail et semblent correspondre parfaitement à la théorie.

Au contraire, « la gestion des documents », et le « cheminement des produit et des lots » semblent être des points faibles. Pour le premier par exemple, OTM propose une lecture des documents sous divers formats mais ne donne aucune indication concernant le contenu possible de ses documents. Leur TMS est-il capable de générer des documents ainsi que toutes les autres fonctions lui-même comme la théorie le proposent ? La question se pose.

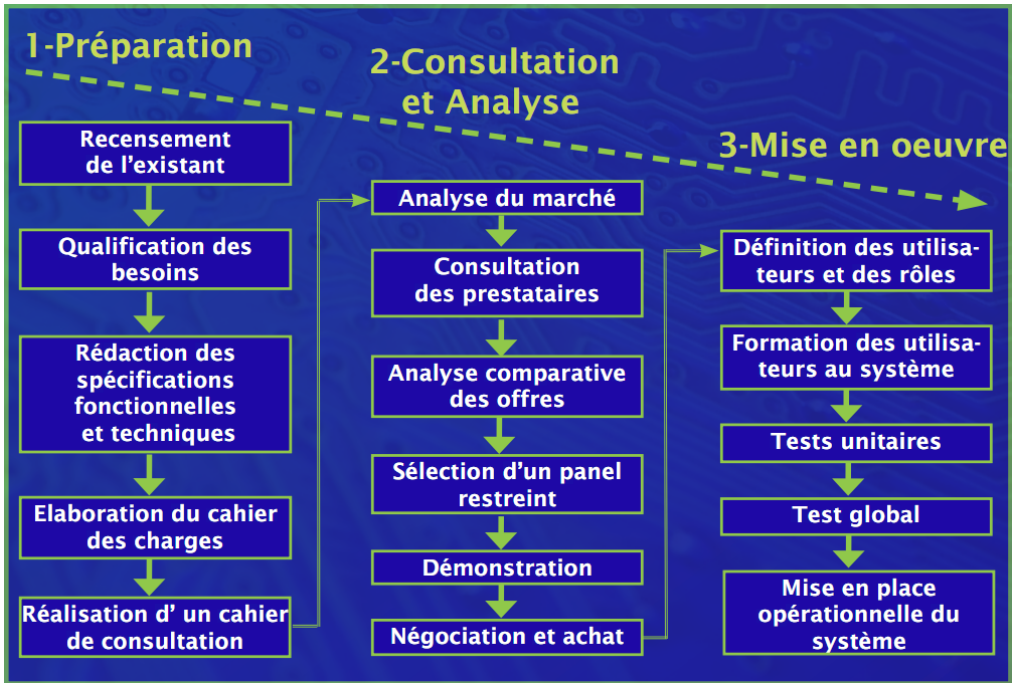
Il apparaît clairement que se faire une opinion à partir des sites commerciaux de vente de TMS est quasiment impossible même si par chance (c'est loin d'être la majorité des cas), comme pour SAGE, le site Internet est très détaillé. Car si les TMS se vantent haut et fort de ce qu'ils maîtrisent le plus, ils préfèrent se contenter d'omettre de parler de leurs points faibles, le client se trouvant ainsi obligé de les appeler pour avoir des précisions.

On a essayé de joindre pas mal d'éditeurs pour avoir des renseignements spécifiques sur certains points, mais vu qu'on est des étudiant et qu'on a un œil un peu critique, les portes se sont fermées. Mais c'est la loi du BtoB.

C. Exemples de choix d'un TMS

Il est indispensable de connaître les besoins de son entreprise pour investir dans un TMS. Comme on a pu le constater dans les exemples précédents les options des TMS sont plus ou moins complexes et il convient de savoir lesquelles seront utiles. Si une entreprise possède déjà des logiciels performants dans des domaines comme la comptabilité ou les ressources humaines qui ont nécessités du temps pour les mettre en œuvre et former le personnel, il est alors inutile de les remplacer par une offre complète d'un éditeur. Bien évidemment si ce logiciel gère parfaitement la partie transport de votre entreprise, un TMS est inutile ! Le premier critère de choix se situe donc entre une solution complète ou « modulable » selon le besoin de l'entreprise (voir 1-Préparation schéma ci-dessous).

www.extra-tsm.com



La plupart des éditeurs prétendent proposer une offre complète. Cependant, la plupart sont « partielles ». Il convient donc de bien étudier le marché, les offres et les fonctionnalités de chacune d'entre elles. (Voir 2- Consultation et Analyse schéma ci-dessus). Si l'entreprise recherche une offre compète, elle devra s'assurer que l'éditeur propose toutes les fonctionnalités attendues. En revanche, si l'entreprise n'a pas besoin d'une solution complète elle devra s'assurer que le coût du logiciel n'est pas alourdi par des fonctionnalités inutiles. Le coût qui est un critère de choix, amènera l'entreprise à choisir entre le modèle SaaS (en hébergement) ou le mode plus traditionnel de la licence (client-serveur).

La dernière étape est l'implémentation du TMS dans l'entreprise (3- Mise en œuvre schéma ci-dessus). Elle prend en compte la formation des utilisateurs et la mise en place opérationnelle. Ces deux derniers aspects sont en plus d'être des critères de réussites essentiels, des postes de coûts considérables. Pour choisir un TMS, il ne faut donc pas oublier d'évaluer les services en matière de formation et de « SAV ».

Critères de sélection

D'après l'étude comparative des différents logiciels de TMS, il apparaît que certains logiciels sont spécifiques à certains marchés et que des problèmes de portabilité peuvent apparaître. Une entreprise souhaitant intégrer une solution TMS doit donc évaluer clairement ses besoins et ceci est généralement réalisé à l'aide d'un cahier des charges.

L'entreprise doit donc définir les critères suivants :

Marché visé par le vendeur
Langue d'utilisation du logiciel
Portabilité du logiciel sur le système d'exploitation utilisé par l'entreprise et sur le langage de la base de données existante
Réponse du logiciel aux fonctions du TMS
Possibilité de personnaliser le logiciel
Coût du logiciel (licences + installation)
Existence d'assistance en cas de pannes
Norme de Qualité du fournisseur

Notre choix se porte sur le TMS SAGE de par sa configuration et les modules qu'il offre, le nombre de sites implantés en France prouve la largeur de l'offre et la volonté de couvrir le marché. Voir tableau récapitulatif et Annexe 2 pour les modules.

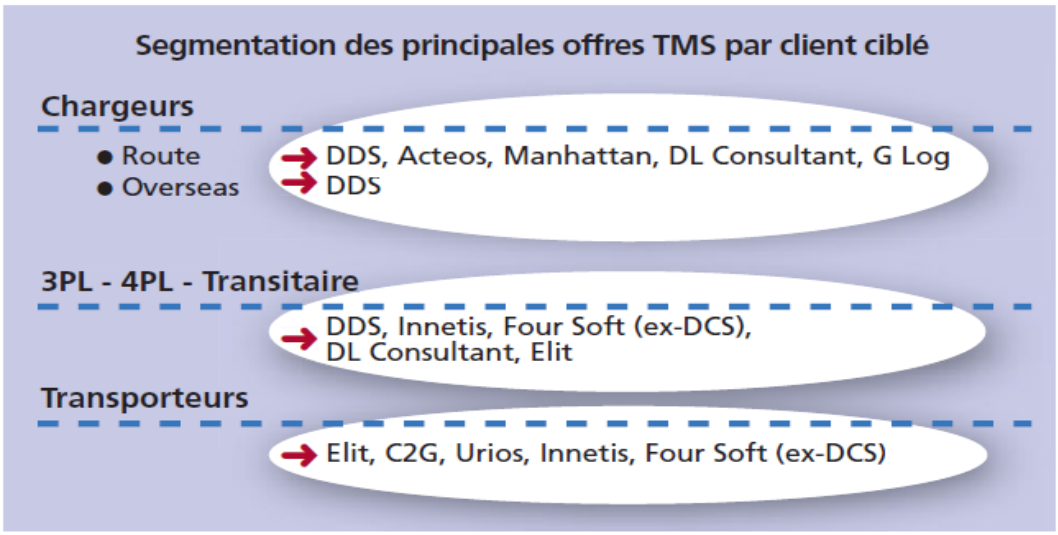
Tableau relatif à notre choix de SAGE.

Les atouts de SAGE TRANSPORT	
Les fonctions du TMS	un très grand nombre de fonctions accessibles grâce aux modules et différentes options. Sage peut proposer une offre complète ou "modulable"
Langues	Option multi-langues
Assistance Pannes	Deux offres d'assistance PREMIUM ou PREMIUM+
Mode SaaS	Le mode SaaS est proposé
Formation	Différents programmes de formation, prestations de consulting, service projet
Coûts	mode licence, engagement sur 3 ans ou mode SaaS. Les différentes offres d'assistance et de formations permettent également de faire varier le coût. Enfin différentes offres existent pour petite, moyenne ou grande entreprise (sage transport start à partir de 155 euros HT pour les petites entreprises)

D. PERSPECTIVES D'EVOLUTION DES TMS

1. Un marché très segmenté

Globalement, on peut sérier le marché en trois grands domaines : les chargeurs, les organisateurs de transport (3PL, 4PL et transitaires) dont la logique se rapproche de celle des industriels et les prestataires logistiques avec les transporteurs. À l'intérieur de ces grandes catégories, on peut également opérer une segmentation client. Ainsi, les prestataires logistiques se composent de grands acteurs internationaux, type DHL, Schenker, ou Gefco, de grosses PME et de structures nationales, voire régionales. Selon ces segments, les produits peuvent être relativement différents pour s'adapter aux besoins des clients et à la taille de l'entreprise. Positionné sur le segment des grands prestataires logistiques, Innetis, ex-Obbisoft, estime le potentiel de ce marché à une dizaine de clients en France et à moins d'une centaine en Europe.



2. Le mode SaaS (Software as a Service)

Souple, modulable et réversible, la location d'applications hébergées présente des avantages décisifs par rapport au modèle classique de licences : réduction des coûts, facilité de déploiement, gains de temps pour les équipes informatiques en interne. Si les applications de gestion des forces de vente telles que « Sales force.com » ont contribué à populariser cette architecture technique, les progiciels SaaS répondent désormais à presque tous les besoins des entreprises, même complexes. Pour preuve, SAP vient par exemple de racheter Coghead, une start up qui commercialise un ERP en mode SaaS. Les WMS et TMS suivront obligatoirement cette tendance, certains ayant déjà commencé.

3. Renforcer l'intégration entre ERP, WMS et TMS

Les éditeurs de WMS et de TMS entendent renforcer l'intégration de leurs solutions et développer les complémentarités de chacune. Aujourd'hui, entrepôts et transports sont encore

souvent gérés par des familles de produits distinctes. Pour tant un responsable logistique peut cumuler les deux fonctions et de son point de vue, l'optimisation d'un entrepôt ou d'un camion relève de la même logique : traçabilité des marchandises, optimisation du métrage plancher et du volume d'entreposage… En tant que manager des activités logistiques, il doit pouvoir mesurer la rentabilité des transporteurs comme celle des manutentionnaires. Les indicateurs de performance doivent puiser indifféremment dans les données statistiques des solutions TMS et WMS. Mais la redondance des informations fournies par les superviseurs d'activité de chacune de ces solutions peut gêner ou biaiser sa vision d'ensemble des activités logistiques. Les projets logistiques sont donc de plus en plus décloisonnés. En renforçant les complémentarités fonctionnelles des deux solutions, c'est un pilotage plus fin et plus agile de la Supply Chain Execution qui est proposé. Concrètement, l'organisation du transport, dans une solution WMS s'appuie sur les données de dimensionnement des marchandises, impactant les opérations de chargement, le choix du mode de transport et du transporteur et l'organisation du transport. Ces fonctions sont prises en compte, dans une solution WMS.
Mais un TMS est plus à même de piloter les flux internationaux, multimodaux et de tracer les flux financiers liés à ces opérations. Si la complexité ou le volume des flux l'exige, la gestion des expéditions classiques, messagerie ou express, d'une part, et de celles nécessitant un appel d'offres, d'autre part, peut être répartie plus efficacement entre le WMS et le TMS, en s'appuyant sur les complémentarités de chaque solution. Les gains sont multiples tant sur le plan de l'entreposage et de la préparation de commandes que du transport. L'économie potentielle sur les coûts d'exploitation varie de 15 à 30 % selon les éditeurs DDS Logistics et Hardis. La même source indique que la réduction des stocks tampons induite par un pilotage fiable de la Supply Chain et un système d'alertes performant génèrent des gains sur le coût financier du stock qui peuvent varier de 1 à 10 jours de rotation.

4. L'optimisation par la gestion multi contraintes

Une gestion multi contraintes est de plus en plus présente dans les fonctionnalités des TMS, grâce à un moteur d'optimisation assurant la prise en compte des différents éléments : coût, délais, livraisons/ramasses, encombrement…
Dans les WMS, on va trouver des modules de gestion proactive des incidents, capables d'ouvrir automatiquement un dossier d'incident, et de proposer une action à entreprendre en temps réel dans le cadre d'un workflow collaboratif.

5. La collaboration entre les acteurs logistiques

Les solutions futures pour la logique collaborative seront basées sur des architectures qui se situeront entre deux logiques extrêmes : solution intégrée et réseau d'outils simples, à base de TIC, mais à forte capacité de communication et d'apprentissage entre les acteurs. Facilitant la collaboration et le partage d'informations entre les acteurs de la chaîne logistique, les logiciels TMS proposent en plus un portail web comportant une fonctionnalité de téléchargement de documents (connaissement, liste de colisage, douanes).
De leur côté les WMS proposent des fonctionnalités de traçabilité multimodale globale, c'est-à-dire capables d'inclure l'ensemble des tiers de la chaîne logistique.

6. Optimiser l'ensemble de la SCE

Le véritable enjeu pour les éditeurs de WMS est bien de s'inscrire dans une démarche globale visant à optimiser l'ensemble de la SCE. La plupart des WMS du marché couvrent l'essentiel des grandes fonctions de la gestion d'entrepôts (réception, rangement, préparation

détail, expédition). La différence réside dans le degré de finesse d'intervention, à l'intérieur même des fonctions couvertes et dans le degré d'optimisation (et de complexité) qu'ils atteignent (minimisation des chemins caristes, optimisation des volumes, des ressources).
Beaucoup d'analystes considèrent que la Supply Chain ne s'arrête pas à la sortie de l'entrepôt et par conséquent les WMS doivent proposer une couverture extrêmement large et profonde, intégrant également un module pour planifier les tâches et optimiser les ressources matérielles et humaines, en fonction des prévisions de charges sur le court et le moyen terme, mais aussi, un outil qui optimise non seulement les tournées, planifie le transport, gère les documents transports, mais effectue également la pré facturation, le suivi des expéditions, la gestion des incidents, le Reporting.
Bref, une intégration parfaite entre le WMS et le TMS. Et pourquoi pas la fusion à terme de ces deux outils ?

7. Une architecture ouverte

Ainsi, les progiciels de TMS opèrent au niveau de l'exécution dans la Supply Chain et doivent être extrêmement ouverts afin de s'intégrer parfaitement dans un système d'information global : ERP, WMS, logiciels spécifiques… À ce titre, le choix des plates-formes de développement et d'hébergement est primordial.
Précurseur dans ce domaine, le progiciel d'Innetis a été directement développé en J2E et échange avec les autres outils informatiques de l'utilisateur en langage XML. En fait, sur le plan technologique, deux pré requis existent :
L'intégration avec le reste du système d'information de l'utilisateur et s'il y a un enjeu collaboratif dans le projet (ex : des acteurs de diverses sociétés qui renseignent le système), la technologie web est indispensable, soit en J2E soit en dot.net.

Conclusion

Le marché des Transport Management System étant en plein essor, il est difficile d'avoir une vision globale du marché. Trouver une liste des TMS existants ou une comparaison de plusieurs de ces progiciels est cependant possible (Annexe 1).

De plus, il faut se rendre compte que le marché des TMS étant très récent, il évolue très rapidement. Certains ont changé de versions et fait évoluer les fonctions qu'ils proposaient et enfin d'autres sont apparus.

Cependant certaines tendances, mises en évidences précédemment, apparaissent. De la sorte, on peut affirmer que pour se démarquer de leurs concurrents, les TMS ont désormais tendances à être spécialisé dans un secteur ou deux seulement, proposant ainsi des logiciels plus adaptés aux entreprises visées, afin d'éviter d'offrir des progiciels convenant pour toutes les sociétés mais ne correspondant exactement à aucune.

De même, on remarque une nette augmentation de l'utilisation de normes de qualités, celles-ci sont très à la mode et plaisent beaucoup aux clients. Nous restons cependant sceptique par rapport à cela car encore 20 % des concepteurs de TMS utilisent leur propre norme de qualité, or il est difficile de savoir ce qu'elles valent, de plus seuls 36% des certificats de système de qualité des vendeurs sont valides. L'insignifiance de ce chiffre nous conforte dans l'idée que pour l'instant les normes de qualités utilisées par ces industriels ne valent pas grand-chose. Enfin, les fournisseurs de TMS proposent de plus en plus des solutions mobiles, la mobilité du TMS pourrait bien être le grand enjeu de demain.

Malgré l'importance de ce document dans le choix d'un TMS par une entreprise, il est indispensable de rester critique. En effet, le questionnaire dont s'est servi Transport International et Logistique (TIL) en Annexe 1 représente une source plus fiable de données que les sites commerciaux car il a obligé les entreprises à noter chacune des fonctions qu'un TMS est censé assurer, et à préciser clairement ce qu'ils font ou ne font pas. Cela permet de juger les TMS autrement que par le génie de leurs commerciaux ou la qualité de leurs sites internet. Cependant, la parole n'étant donnée qu'aux fournisseurs de progiciels et non aux clients, leurs réponses sont bien sûr aussi fiables que l'est l'entreprise. Cependant, il serait bien étonnant qu'ils aient tous la même qualité de service (personnel plus ou moins compétent, service payant ou non, …), or aucune précision ne leur a été demandée à ce sujet.

Enfin, concernant le coût des TMS, il apparaît qu'il s'évalue pour l'instant au cas par cas. Les fournisseurs ne donnent sciemment accès à aucune donnée sur leur site internet ou lors d'emails de notre part mais demandent quasiment à chaque fois à être appelés par téléphone, pour disent-ils mieux évaluer les besoins de l'entreprise et adapter le prix en fonction des modules qui leur sont nécessaire.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX & LOGISTIQUE TTL

Annexe 1

Les logiciels de gestion des transports

Ce tableau de l'offre réunit des informations générales fournies par les éditeurs de TMS ayant répondu à nos questions. Que les éditeurs ayant proposé une offre généreuse veuillent bien nous excuser de n'avoir pu la présenter intégralement, faute de place.

Editeur	Nom du progiciel de TMS	Année de lancement	N° de la version actuelle et date de "release"	Fonctions: Planification	Exécution	track & trace	Analyse de la performance	Le point fort du progiciel	Références utilisateurs
ACTEOS	Acteos TMS (Logiroutes)	2000	V 7.6 (2010)	oui	oui	oui	oui	Portail collaboratif - Mode SaaS - Nouvelle ergonomie drag & drop Réduction du temps des opérations courantes Bilan carbone - Gestion avancée de l'indexation gazole	Bic, Lu, Norauto, Isover...
ANDSOFT / MASTERTRANS	Mastertrans et Masterparc	2005		oui	oui	oui	oui	Solutions Full Web : Echanges faciles avec clients et fournisseurs. Solutions métiers complètes, conviviales et personnalisables	Wincanton France, JEP (91), Labatut (31), Geodis Bourgey Montreuil (73)
APLUS INFORMATIQUE	Traplus	1990	V 3.1 (01/06/2010)	oui	oui	oui	oui	Intégré et modulaire, base unique toutes activités, SAV, tracking... 25 ans d'expérience dans le TMS	PHM Group ,Groupe Mazet , MTA, Flash Messagerie, …
	Traplus Image	2004	V 3.1 (01/02/2010)		oui	oui	oui	Gestion des émargés et de tout type d'images et documents, consultation intranet et extranet	PHM Group, Varillon, Florczak, MTM
A-SIS	LM Transport Order Optimizer LM Shipping Manager	2010	V 1	oui	oui	oui	oui	Solution complète pour les chargeurs et les organisateurs de transport	SCP, Legallais, Berner
CJM INTERNATIONAL	OpenTMS Transporteurs	1997	V 7.0 (12/2009)	oui	oui	oui	oui	Centré sur l'exploitant, multi spécialités, modulaire	Transports Capelle, Groupe Olano, Groupe Napoly
	OpenTMS Industriels & Distributeurs	1997	V 7.0 (12/2009)	oui	oui	oui	oui	Progiciel adaptable, Saas, moyens internes et externes	Stalaven, Maisons du monde, Fehr-technologies
DDS LOGISTICS	DDS Shipper	1990	V 5R5 09/2009	oui	oui	oui	oui	Leader du TMS - DDS Shipper répond aux problématiques des approvisionnements et du transport pour les chargeurs	Grosfillex, Essilor, Gemalto, Alinea...
	DDS Freight	1984	V5R5 (09/2009)	oui	oui	oui	oui	TMS dédié aux transitaires et 3PL et couvrant tous les modes de transport	Gefco, Heppner, KWE, Qualitair...
E-SOLUTIONS	Transport management suite (TMSuite)	2001	V 3.10, 2009	oui	oui	oui	oui	TMSuite accroît la performance de la chaîne logistique internationale : du fournisseur au client final	Tramar, Yves Rocher, BLD
GENERIX GROUP	I.TMS		V 4.0	oui	oui	oui	oui	Gestion de flux multi modaux - Optimisation des chargements - Achat transport - Interfaces WMS - Préfacturation-suivi facturation	Andros, Contorama, BMS Bristol-Myers Squibb, ID Logistics
GFI/SM	Viewtrans	2004	V 106	oui	oui	oui	oui	Multi-activités transport, multi-interfaces informatique embarquée, GED, Web	Alaine, Citra, Getac, Blochon
	Viewparc	2005	V 106	oui	oui	oui	oui	Gestion Parc, Stocks, Interv.périodiques, Commandes fournisseurs, indisponibilités	Alaine, Citra, Getac, Blochon
GOLS	Logique	1997	V 12	oui	oui	oui	oui	Personnalisé ouvert évolutif modules indépendants complémentaires mode hébergé	Mars, Kraft Food France, Hasbro, United Biscuit
HARDIS	Reflex TMS	2001	V 3.2	oui	oui	oui	oui	TMS chargeurs, optimisation et affectation des ordres de transport au moindre coût, le suivi, indicateurs qualité	Auchan, Système U, St Gobain, Point P
	Synersys	2001	V 3.2	oui	oui	oui	oui	TMS transporteurs couvrant toutes les fonctions de la création de la commande de transport, la planification à la facturation	Transalliance, STG, Cayon, Gonnet
INCONSO	inconsoTMS	2009	V 8.2 (12/2009)	oui	oui	oui	oui	Planification stratégique du transport ainsi que planification et pilotage, couvrant jusqu'à la facturation	Clients dans le secteur automobile et grande distribution en Allemagne
IT2000	R2000W		V 14 (04/2010)	oui	oui	oui	oui	Suite Logicielle de Transport. Paramétrable, Simple et Rapide à mettre en oeuvre	Ageneau, Transbenelux, Gillois, Seltour
ITEM INFORMATIQUE	Item Trans	1998	V.10.15.05.1f	oui	oui		oui	Gestion des affrètements - Planning groupage - Base de données intégrée - Gestion des abonnements…	Groupements Evolutrans - Flo - Astre - France Benne
	Item Trans Exellium	2010	V 1.0.0	oui	oui		oui	Gestion des prix de revient, des parcours & tournées Multi bases de données - Multi-modules & fenêtres	Groupements Evolutrans - Flo - Astre - France Benne
JDA SOFTWARE	Transportation & Logistics Mgt	1989	V 7.5.2.2 (2009)	oui	oui	oui	oui	Supporte l'ensemble du processus Transport, du planning intl aux tournées à la rue, seul ou avec réappros	LG Electronics, Pepsico, Henkel, United Biscuits
MANHATTAN ASSOCIATES	Transportation Planning & Execution	2004	V 2009	oui	oui	oui	oui	Gestion et optimisation des transports complexes des chargeurs et en particulier des enseignes de la grande distribution	Home Depot, Coles Myers, Sysco
MICROTRANS	Transport Intelligence	1990	V 7.6 (15/02/2010)			oui	oui	Analyses cartographiques associées à la gestion des incidents. Interfaces intelligentes pour sélectionner le contenu des retours	Hachette, Arkema, Sodebo, Coca-Cola
	Optimisation Opérationnelle	2004	V 7.6 (15.02.2010)	oui	oui			Optimise la constitution des chargements ; Gère le processus Affrètement avec cartographie ; Calcule la préfacturation. Tous modes	Legrand, Bonduelle, Lesieur, Leroy Somer
OMP	R2000X		V 6.0 (04/2010)	oui	oui	oui	oui	ERP Transport, souple et paramétrable, intégration gestion sociale, parc et informatique embarquée	Tratel (Calcia), Agriliance (Champagne-Céréales), Groupe le Calvez, Depaeuw
OPTILOGISTIC	Axiodis	1993	V 5 (2010)	oui				Axiodis & Axiotrans constituent une suite intégrée : Les fonctions TMS constituent le prolongement intégré du système d'optimisation des tournées	Delhaize "Le Lion" (Belgique); Migros (Suisse), Groupe Coop (France), Smurfit Kappa (France)
	Axiotrans	2002	V 3 (2010)		oui	oui	oui		
ORACLE	Oracle Transportation Management (OTM)	1999	V 6.1 (2010)	oui	oui	oui	oui	Multimodal/international - Collaboratif - Modulaire - Configurable	Geodis(France), Tesco (UK), Kraft (USA), UPM (Finlande)
ORTEC	Ortec Transport et Distribution	2001	V 2010	oui	oui	oui	oui	Planification suivi en temps réel tous types transports, environnement multi-utilisateurs	De Rijke, TNT, Ragt, Dunca Expeditii
	Ortec Shortrec	1995	V 2010	oui	oui	oui	oui	Planification stratégique, tactique, opérationnelle, version SAP disponible	Carrefour, Gefco, DHL Air liquide, Pomona
REDPRAIRIE	RedPrairie TM Transport Management Solution	1996	V 2010.1	oui	oui	oui	oui	Une base de données et un moteur d'optimisation uniques pour la gestion des transports ET la gestion de la flotte	Delhaize, Bring Logistics, DSV, Aldi
ROUTING INTERNATIONAL	WinRoute	1990	V 7.1	oui	oui	oui	oui	Inclut le géocodage, l'optimisation de haut niveau et une intégration performante Amont/Aval	Geodis BM, Group Leclerc, JM Bruneau, Colruyt
	RouteSmart	1988	V 9.3.1	oui	oui	oui	oui	Logiciel d'optimisation pour problème à haute densité de points (jusqu'à 2 millions)	USPS, FedEx, New York Times, Republic Service Group
SAGE	Sage Transport	1990	V 10	oui	oui	oui	oui	Multi-activités : lot, demi lot, groupage de lots, affrètement, messagerie, température dirigée. Edition pilotée pour une analyse décisionnelle de la performance	Normatrans, KLeying, La Flèche, Tradimar (TFE)
SIGMA INFORMATIQUE	Trucking Online	2005	V 3.1.0 (11/2009)	oui	oui	oui	oui	Solution TMS communicante, traite le transport de lots, 1/2 lots, groupage affrètement en national et International	Transports Brelet - Limagrain - Seché Environnement - Groupe Intermarché
	Chargeur Online	2004	V 3.2.0 (09/2009)		oui	oui	oui	Gestion complète des expéditions nationales et internationales (technologies web, une seule diffusion du plan de transport)	Groupe Schenker-Joyau - Wirquin - La Brosse & Dupont - Loxam
URIOS	Wintrans	1993	V 9 Mai	oui	oui	oui	oui	Un SI global permettant à l'ensemble des responsables d'une entreprise de suivre, comprendre et partager l'information	Groupe Euralis, Groupe Eram, Ministère de la défense, Société Sogefimav
WEXLOG	Wex*VS Logistique & Transport	2006	V 1.9 (03/2010)	oui	oui	oui	oui	Solution multimodale (Internet) permettant le pilotage des flux (3PL/4PL) avec logistique intégrée	Intereuropa, TGFL, DHL/G.GORI, PHAT Logistique

Annexe 2 : modules et fonctionnalités de Sage transport

Principales fonctionnalités métiers	sage TRANSPORT NATIONAL	Sage TRANSPORT LOT	Sage TRANSPORT MESSAGERIE	Sage TRANSPORT INTERNATIONAL	sage Douane delt@	sage transport entrepôt
Gestion des éléments relatifs aux modes de transport				x		
Facturation pré-paramétré (gestion également par mode)				x		
Gestion des achats de transport				x		
paramétrage du taux de change				x		
Gestion des documents par mode de transport				x		
Gestion des dossiers				x		
Gestion des groupages	x	x	x	x		
Gestion des enlèvements / livraisons			x	x		
Gestion du magasin				x		
Gestion des documents de transport				x		
Taxation et facturation	x	x	x	x		
Suivi des évènements				x		
Gestion des prévisions				x		
Gestion des débours				x		
Gestion des alertes	option	option	option	option		
Multi-langues				option		
Multi-sociétés				x		
Gestion des marges & outils statistiques				x		
Gestion du CASS				x		
Connecteur Inttra				option		
Connecteur Traxon				x		
Connecteur AP+				option		
Gestion du processus commercial				x		
Gestion électronique des documents	option	option	option	option		
Gestion des ordres de transport		x				
Planning d'exploitation		x				
Gestion par plans de transport	x	x	x			
Gestion des indisponibilités		x				
Aide à l'affrètement		x				
Cartographie		option				
Exploitation Assistée par Ordinateur		x				

Gestion des emballages	x	x	x			
Gestion des matières dangereuses	option	option	option			
Gestion des produits à température dirigée	option	option	option			
Gestion de parc		mode projet				
Location de véhicules		option				
Simulation tarifaire	x	x	x			
Suivi de la sous-traitance	x	x	x			
Gestion des règlements	mode projet	mode projet	Mode projet			
Statistiques d'exploitation	x	x	x			
Gestion des fiches de non conformités	x	x	x			
Facturation inter-sociétés	mode projet	mode projet	mode projet			
Tâches programmées (Workfl ow)	option	option	option			
Envoi de fax et de SMS	x	x	x			
EDI	option	option	option			
Dépose des offres sur bourses de fret		option				
Interface comptable (Sage 30 ou 100)	x	x	x			
Informatique embarquée		option				
Informatique de quai	option	option	option			
Portail Clients		option				
Gestion des positions			x			
Gestion des tournées			x			
Gestion du retour de tournée			x			
Gestion des encaissements			x			
Gestion des souffrances			x			
Gestion des litiges			option			
Gestion électronique de l'appairage			option			
Informatique mobile			option			
Saisie des commandes, Traçabilité, GED			option			
Delta C					x	
Delta D					x	
Delta P					x	
NSTI					x	
Saisie des déclarations					x	
Envoi des déclarations (lien Pasteur-Mareva)					x	
Interface Sage TRANSPORT INTERNATIONAL					x	
Nomenclature douanière					option	
Note de détail de valeurs					option	
Connecteur externe déclaration / liquidation					option	
Archivage des déclarations en local ou sur nos serveurs					option	

Document d'accompagnement					option	
Statistiques					option	
Extraction de données					option	
Gestion multi-agences / magasins						X
Gestion multi-déposants / stockeurs						X
Gestion multi-types de stockage (Racks, Masse, Silo, Quai) Rack/Masse Rack/Masse -						X
Gestion des réservations -						X
Gestion des numéros de lot / série						X
Gestion des matières dangereuses -						X
Gestion d'un portefeuille d'entrées attendues						X
Gestion des réceptions & retours						X
Gestion dynamique des emplacements -						X
Gestion de stocks sous-douane						X
Gestion du cross-docking (en priorité ou si rupture)						X
Constitution et simulation des vacations -						X
Gestion du FIFO strict ou optimisé						X
Gestion du picking dynamique et de la dalle de préparation -						X
Pré-colisage automatique -						X
Gestion des quais d'expédition						X
Annulation d'expédition et réintégration des stocks						X
Contrôle chargement camion en radio fréquence						X
Gestion des UM (Unités de Manutention)						X
Représentation graphique de l'entrepôt						X
Visualisation traçabilité complète, lot, DLV, N° série						X
Gestion des inventaires						X
Gestion des quais -						X
Interface standard avec Sage 100						X
Import des Articles						X
Import des Annonces d'entrées & sorties						X
Export des Entrées eff ectives						X

Bibliographie :

- Supply Chain magazine

Sources :

Voici aussi un site qui compare les TMS et aide les entreprises à choisir :
http://scm2.technologyevaluation.com/fr/transportation-management/

Pour avoir des infos sur SAGE :
http://newsletter.logisticsplanet.fr/homepage/article?id=725&from=Newsletter

http://www.ddslogistics.com/fr/transit-international-le-choix-dun-logiciel-logistique/
http://www.microsoft.com/canada/fr/midsizebusiness/businessvalue/transportation-management-systems-tms.mspx
http://scm2.technologyevaluation.com/fr/transportation-management/
http://www.e-solutions.tm.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=15:comment-choisir-son-tms&catid=31:general&Itemid=46
http://clear-management.fr/plaquettes/101231%20plaquettes%20solution%20TMS%203%20volets%20CLEAR.pdf
http://www.extra-lsn.com/rt/pdf/gerer.flotte.pdf

http://www.tilmag.com/pdf/TIL_73_TMS.pdf

http://www.ddslogistics.com/fr/calculer-et-reduire-son-budget-transport-logistique/

http://www.supplychainmagazine.fr/TOUTE-INFO/Archives/SCM040/Tribune-40-UMPF.pdf

http://faq-logistique.com/Communique-presse20110301-DDS-Nouveautes-TMS-Fret-Routier.htm